STATISTISCHE NACHRICHTEN VON DEN EISENBAHNEN DES VEREINS...

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das

Betriebs-Jahr 1869.

Herausgegeben
von
der geschäftsführenden Direktion
des
Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

XX. Jahrgang.

Berlin, 1871.
Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Inhalt.

Statistische Berichte und Erläuterungen zu den Tabellen.

Einleitung.

I. Die **Maaße, Gewichte und Münzwährungen**, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 **Fuß** = 139,13 Pariser Linien = 0,96618 Pariser Fuß = 0,313853 Meter = 31,385354 Centimeter,
b) 1 **Ruthe** = 12 Preuß. Fuß = 3,7662425 Meter (1 Meter = 3,1862 Preuß. Fuß),
c) 1 **Meile** = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,48 Meter = 7,533 Kilometer,

(1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter,
1 Oesterr. Meile à 4000 Wr. Klafter = 7586,66 Meter = 1,00719 Preuß. Meilen à 7532,48 Meter,
1 Sächsische Meile = 7500 Meter, 1 geogr. Meile = 7420,44 Meter,)

d) 1 **Kubikfuß** = 0,030916 Kubikmeter,
e) 1 **Klafter** = 108 Kubikfuß = 3,338928 Kubikmeter,
f) 1 **Zoll-Centner** = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,1200 Zoll-Centner = 56 Kilogramm),
g) 1 **Thaler** = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Dieselben sind in den Jahrgang 1868 aufgenommen, wogegen der vorliegende Jahrgang die ebenfalls nur periodisch (und zuletzt in dem Jahrgange 1864) aufgestellten Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) enthält.

Beamte, die mehrere Funktionen bekleiden, sind nur einmal, und zwar bei ihrer Hauptfunktion aufgeführt; bei den übrigen Rubriken ist dagegen auf jene Stelle zurückgewiesen.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen **statistischen Berichten** mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. Außer den in den Tabellen aufgeführten Bahnen sind noch zu erwähnen:

a) Die **Aachen-Mastrichter** Eisenbahn. Dieselbe umfaßt die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt . . . . . . 8,68 Meilen
nebst der, der Gesellschaft **Mackenzie & Comp.** gehörigen, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachteten Strecke Hasselt-Landen . . . . 3,72 „
zusammen 12,40 Meilen.

Der Betrieb der Bahn von Aachen nach Hasselt ist vom 1. August 1867 ab auf den in Brüssel domicilirenden Grand Central Belge übergegangen, welcher gleichzeitig auch den Betrieb der Strecke Hasselt-Landen übernommen hat. Der der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft ausschließlich zustehende Kohlentransport aus dem Wurmreviere in der Richtung nach Aachen wurde vom 1. August 1867 ab der Bergisch-Märkischen E. gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme übertragen. In Folge dieses Betriebs-Ueberganges ist die Aachen-Mastrichter Direktion nicht in der Lage, ausführliche statistische Notizen zu liefern.

Ueber das Anlage-Kapital und die Betriebsmittel sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik (Kol. 76—120) die näheren Mittheilungen enthalten.

Im Jahre 1869 betrug die **Einnahme** auf der Strecke **Aachen-Hasselt**: aus dem Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehverkehre 362 924 Frcs., aus dem Güterverkehre 529 104 Frcs., an Extraordinarien (incl. der Telegramme) 19 014 Frcs., zusammen 911 042 Frcs. Da die der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft von der Brutto-Einnahme zukommenden 45 Proc. den Betrag von 650 000 Frcs., welchen der Grand Central Belge ihr vertragsmäßig zu zahlen hat, nicht erreichten, so hat Letzterer in 1869 wieder einen Zuschuß von 247 931 Frcs. leisten müssen, der vertragsmäßig erst dann aus den Einnahmen vorweggenommen resp. erstattet wird, wenn die jährliche Brutto-Einnahme der Strecke Aachen-Hasselt die Summe von 1 462 000 Frcs. übersteigt.

Der Reingewinn der Grube Kirchrath betrug 82 078 Frcs. = 21 887 Thlr. und die 50 Proc. der Brutto-Einnahme aus den Kohlentransporten des Wurmreviers beliefen sich auf 15 577 Thlr. Nach Abzug der zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen verwendeten Beträge ergab das Gewinn- und Verlust-Conto pro 1869 einen Ueberschuß von 15 100 Thlrn. Davon sind 13 750 Thlr. oder ½ Proc. des Actien-Kapitals an die Actionaire vertheilt und der Rest, abzüglich des Antheils für den Reservefonds und der Tantième für die Verwaltung, ist asservirt worden.

b) Die Nordhausen-Erfurter Bahn. Dieselbe führt von Nordhausen über Sondershausen und Greußen nach Erfurt, ist 10,13 Meilen lang und am 17. August 1869 dem Betriebe übergeben.

c) Die Oberhessische Bahn. Von derselben waren die Strecken Gießen-Grünberg 3,105 Meilen und Gießen-Hungen 2,913 Meilen seit 29. Dezember 1869 im Betriebe.

d) Die Alföld-Fiumaner Eisenbahn, von welcher die 13,22 Oesterr. Meilen lange Strecke Szegedin-Zombor seit 11. September 1869 im Betriebe ist.

Die ad b aufgeführte Bahnverwaltung hat von der Veröffentlichung statistischer Notizen für die 4½ monatliche Betriebs-Periode des Jahres 1869 Abstand genommen. Die Bahnen ad c und d konnten in die Tabellen nicht aufgenommen werden, weil die erstere nur 3 Tage und die letztere 3⅔ Monate im Betriebe waren. Auf der ad c aufgeführten Oberhessischen Bahn sind während der 3 Betriebs-Tage des Jahres 1869 befördert: 940 Personen, 16 Ctr. Gepäck, 6 Hunde und 1809 Ctr. Eil- und Frachtgüter. Die Einnahmen betrugen 260 Thlr. und die Ausgaben 454 Thlr. Auf der ad d aufgeführten Alföld-Fiumaner Eisenbahn, welche an Betriebsmitteln 11 Lokomotiven, 25 Personen-, 6 Gepäck-, 204 Güter-, 4 Post-, 6 Bahnwagen, 3 Schneepflüge und 2 Draisinen besitzt, wurden 35 936 Personen, 2086 Ctr. Gepäck, 49 Hunde, 106 216 Ctr. Eil- und Frachtgüter, 425 355 Ctr. tarifirte, 100 691 Ctr. frachtfreie Betriebsdienst- und Baugüter, 8 Equipagen, 185 Eisenbahn-Fahrzeuge, 40 Pferde und 2241 Stück Rindvieh, Schweine ꝛc. während der Zeit vom 11. September bis ult. Dezember 1869 befördert. Die Einnahmen betrugen 48 608 Thlr. und die Ausgaben 37 907 Thlr.

VI. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . .“ auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in dem statistischen Berichte (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	1		2			
		Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		**Mitglieder der Verwaltung.**			
				a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
	I. Staatsbahnen.						
1	Badische	Direktion der Großherz. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	12*	—	—
2	Bayerische	Gen.-Direktion der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—*	—	—	—
3	Friedrich-Franz E.	Direktion der Großherzogl. Friedrich-Franz Eisenb.	Malchin	—	2	1500—2500	—
4	Main-Neckar-E.	Direktion der Main-Neckar Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
5	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgische Eisenbahn-Direktion	Oldenburg	—	2	1400—2000	—
6	Bebra-Hanauer	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	1300—1900	—
7	Hannoversche	Königl. Eisenbahn-Direktion	Hannover	—	11	720—2000	—
8	Main-Weser B.	Königl. Direktion der Main-Weser Bahn	Kassel	—	4	1200—1800	—
9	Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	4*	900—1800	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen E.	Berlin	—	6	1200—2000	—
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	8	1200—2000	—
12	Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	900—2000	—
13	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	4	720—2000	—
14	Sächsische Staats-E.	Königl. General-Direktion der Staats-Eisenbahnen	Dresden	1*	11	1200—2500	—
15	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	2	8	686—2286	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltung.						
16	a. Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	14	720—2000	—
	b. Hessische Nordbahn	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	8*	1600—2000	—
18	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	900—2000	—
19	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelmsbahn	Ratibor	—	3	900—1800	—
20	a. Gößnitz-Geraer b. Greiz-Brunner	Königl. General-Direktion der Staats-Eisenbahnen	Dresden	—	—*	—	—
21	a. Löbau-Zittauer b. Zittau-Reichenberger						
	b) in Privatverwaltung.						
22	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft	Altona	—	5	525—2800	—
23	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	1	3429	—
24	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenb.-Ges.	Berlin	6	2	300—1500	2286—4572
25	Berlin-Görlitzer	Direktion der Berlin-Görlitzer Eisenb.-Ges.	Görlitz	—	3*	1800—4000	—
26	a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger Eisenb.-Ges.	Berlin	—	3	2500—6000	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenb.-Ges.	Hamburg	5	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Berlin	2	4	800—4200	—
28	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc. b. Starg.-Cösl.-Colb. c. Cösl.-Stolp-Dnz. d. Vorpommersche	Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenb.-Ges.	Stettin	—	7	500—5000	—
29	Braunschweigische	Direktion der Braunschweigischen Eisenb.-Ges.	Braunschweig	—	4	—	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*	—	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
32	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	782
33	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	—
34	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger Eisenb.-Ges.	Homburg v. d. H.	7	—	—	3566
35	Kirchheimer	Verwaltungsrath der Kirchheimer Eisenb.-Ges.	Kirchheim u. T.	9*	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener Eisenb.-Ges.	Köln	7	—	—	—
37	Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-Eisenb.-Ges.	Nürnberg	6	1	572	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	Direktion der Lübeck-Büchener Eisenb.-Ges.	Lübeck	3	2	2200—2400	—

A. Deutsche Eisenbahnen.	1		2			
	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		Mitglieder der Verwaltung.			
			a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
II. Privatbahnen. (Forts.)						
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz b. Halle-Kasseler	Direktorium der Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4500	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	9	zus. 12 900	—
42 Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen Eisenb.-Ges.	Schwerin	—	5	300—3000*	—
43 Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger Eisenb.-Ges.	Breslau	6*	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
45 Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	17	—	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer d. Pfälzische Nordbahnen	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh	24	2	2857—4572	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	Direktion der Rechten Oder-Ufer Eisenb. Ges.	Breslau	7*	3	2200—4600	1000—1190
48 Rheinische	Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft	Köln	6*	—	—	—
49 Schleswigsche	Direktion der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft	Flensburg	8	1	2400	—
50 Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus Eisenb.-Ges.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
51 a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft	Erfurt	3	4	400—2000	—
52 Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.						
53 Ungarische Staats-E.	Betriebs-Direktion der Kgl. Ungarischen Staats-E.	Pest	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	Verwaltungsr. der K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	10 154
55 Böhmische Nordbahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Böhmischen Nordb.-G.	Prag	12	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	12	—	—	10 000
57 Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. priv. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	Brünn	6	—	—	—
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn b. Pferdebahn	General-Direktion der a. p. Buschtěhrader Eisenb.	Prag	8	—	—	je 2000
59 Fünfkirchen-Barcs'er	Verwaltungsr. der K. priv. Fünfkirchen-Barcs'er E.	Pest	10	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	18	—	—	43 921
61 Graz-Köflacher	Verwaltungr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E. u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	10 000
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	12	—	—	33 600
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-B.	Wien	15	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	41 088
65 Kaschau-Oderberger	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Kaschau-Oderbrg. E.-G.	Pest	11	—	—	2000
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kronprinz Rudolf-B.	Wien	12	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy E.	Verwaltungsr. d. K. K. pr. Lemb.-Czern.-Jassy E.-G.	Wien	—	16	1667—2333	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	Administr. der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifff.-G.	Wien	6	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. der K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
70 I. Siebenbürger	Verwaltungsrath der I. Siebenbürger Eisenbahn	Pest	16	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn Gesellsch	Wien	21	—	—	2000—6000
72 Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. der K. K. priv. Süd-Nordd. Verb.-B.	Wien	11	—	—	—
73 Theiß-Bahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Theiß-Eisenb.-Gesellsch.	Wien	15	—	—	26 666
74 Turnau-Kralup-Prager	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Turnau-Kral.-Prag E.-G.	Prag	12	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.						
75 Niederländische Staats-E.	Verwaltgsr. d. Gesellsch. f. d. Betrieb d. Niederl. Staats-E.	Haag	15	—	—	—
76 Grand Central Belge	Haupt-Comité der Eisenbahn Grand Central Belge	Brüssel	8	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Brüssel	9	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenb.-Ges	Utrecht	—	4	1428—4571	—
79 a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion d. Warschau-Wiener u. Warsch.-Bromb. E	Warschau	—	3	3000—5000	2000

	A. Deutsche Eisenbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	 b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	 Gehalt. Thlr.
	I. Staatsbahnen.					
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2	Bayerische	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	Königl. Preuß. Handels-Ministerium, Großherzogl. Hessisches Finanz-Ministerium und Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
5	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer					
7	Hannoversche					
8	Main-Weser-B.					
9	Nassauische					
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn					
12	Saarbrücker					
13	Westfälische					
14	Sächsische Staats-E.	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
15	Württembergische	Königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten	—	—	—	—
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**					
16	a. Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten: Gesellschafts-Deputation der				
	b. Hessische Nordbahn	Berg.-Märkischen E.-G.	15	15	—	—
17	a. Oberschlesische	Verwaltungsrath der Ober-				
	b. Breslau-Posen-Glogauer	schlesischen E.-G.	15	5	—	—
	c. Stargard-Posener	Verwaltgsr. d. Starg.-Pos. E.	5	2	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	Verwaltungsrath	6	3	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abth. für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel: Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
22	Altona-Kieler	Ausschuß	25	—	—*	—
23	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung	18	—	Direktor	3429
24	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Betriebs-Direktor	2520
25	Berlin-Görlitzer	Verwaltungsrath	15	—	—	—
26	a. Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß	20	—	Sub-Direktor	1620
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied des Direktoriums.)	3000
28	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc. b. Starg.-Cösl.-Clb. c. Cösl.-Stolp-Dnz. d. Vorpommersche	Verwaltungsrath	15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
29	Braunschweigische	Verwaltungsrath	18	—	Bahn-Direktor	1400
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Ausschuß	9	7	Spezial-Direktor Betriebs-Direktor	3000* 3000*
31	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1714
32	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c–d
33	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß	5	—	5 Oberbeamte*	—
34	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1600
35	Kirchheimer	Ein von der Gen.-Vers. zu ernennender Rechnungs-Revident	1	—	Betriebs-Vorstand	286
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1800
37	Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächt. u. Betr.-Direkt.	1825*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Direktorial-Sekretär	614
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	Ausschuß	15	—	—	—

	A. Deutsche Eisenbahnen.	3	4		5	
		Kontrolirende Behörde.	Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr
	II. Privatbahnen (Forts.)					
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1700
	b. Halle-Kasseler				Betriebs-Direktor	2000
41	a. Magdeburg-Halberstädter	Ausschuß	24	6	Betriebs-Direktor	2000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche					
42	Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	—
43	Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	Spezial-Direktor	1500
44	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Betriebs-Direktor	1600
45	Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
	b. Pfälzische Maximiliansb.					
	c. Neustadt-Dürkheimer					
	d. Pfälzische Nordbahnen					
47	Rechte Oder-Ufer-E.	Verwaltungsrath	10	3	Die besoldeten Mitgl. d. Direktion	—
48	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion).	3000
49	Schleswigsche		—	—	Betriebs-Direktor	7776
50	Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	3085
51	a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Betriebs-Inspektor	2200
	b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
52	Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1200
	B. Oesterreichische Bahnen.					
53	Ungarische Staats-E.	Königl. Ungarisches Kommunikations-Ministerium	—	—		—
54	Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	2	Administrativer Direktor	3333
55	Böhmische Nordbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2666
56	Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	4000 4000
57	Brünn-Rossitzer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Inspektor und Betriebsleiter	2900
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn b. Pferdebahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	5334
59	Fünfkirchen-Barcs'er	Rechnungs-Revisions-Ausschuß	3	3		—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	16 100
61	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	2	General-Sekretär Betriebs-Direktor	3000 3000
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	16 000 9000
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- und Betriebs-Direktor	9100
65	Kaschau-Oderberger		—	—	General-Direktor	8000
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	Aufsichtsrath	3	3	General-Direktor	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10000
68	Mohacs-Fünfkirchener		—	—	Betriebs-Direktor	—
69	a. Oesterreichische nördliche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 666
	b. Oesterreichische südöstliche					
	c. Wien-Neu-Szönyer					
70	I. Siebenbürger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	4	—	General-Direktor	8000
71	Südbahn und Tiroler	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	18 000
72	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	1	Direktor	4000
73	Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Technischer Direktor Administrativer Direktor	4000 4000
74	Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2667
	C. Fremdländische Bahnen.					
75	Niederländische Staats-E.	Kommissarien der Gesellschaft	15	—	General-Direktor	—
76	Grand Central Belge		—	—	General-Direktor	—
77	Lüttich-Maastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	2200
78	Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ober-Ingenieur	3429
79	a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	1500
	b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	10	—		

	A. Deutsche Eisenbahnen.	6	7
		Die Bahn führt	
		von	über
	I. Staatsbahnen.		
1	Badische	Mannheim u. Würzburg	Heidelberg, Carlsruhe und Basel (u. s. w. wie Seite 167)
2	Bayerische	Lindau	Augsburg, Gunzenhausen, Nürnberg, Bamberg, Neuenmarkt (u. s. w wie Seite 170)
		Gunzenhausen u. Nürnbg.	über Würzburg nach Aschaffenburg, von Ulm über Augsburg, München (u. s. w. wie S. 170)
3	Friedrich-Franz-E.	Güstrow	Teterow, Malchin, Stavenhagen und Neubrandenburg
4	Main-Neckar-E.	Frankfurt a. M.	Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
5	Oldenburgische	Bremen	Oldenburg (Flügelbahn nach Wilhelmshafen)
6	Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld, Fulda, Elm und Gelnhausen
7	Hannoversche	Hannover	Lehrte (u. s. w. wie Seite 176) nach der Braunschweigischen Grenze, Harburg, Bremen
8	Main-Weser-B.	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
9	Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Eltville, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Diez, Limburg und Weilburg
10	a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. d. O., Guben, Sorau, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigb. nach Görlitz) Bunzlau, Hainau und Liegnitz
	b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt	Lauban, Reibnitz, Hirschberg, Ruhbank und Waldenburg
11	Preuß. Ostbahn	Berlin	Cüstrin (Zweigb. nach Frankfurt a. d. O.), Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zwgb. über Thorn nach der Gr. bei Ottloczyn), Dirschau (Zwgb. über Danzig nach Neufahrwasser), Königsberg u. Insterburg
12	Saarbrücker	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken
		St. Johann-Saarbrücken	Saarlouis, Merzig, Saarburg und Conz (Zweigb. nach der Grenze bei Wasserbillig)
13	Westfälische	Grenze bei Warburg, resp. bei Holzminden	Altenbeken, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Salzbergen, Lingen, Papenburg u. Leer
14	Sächsische Staats-E.	Leipzig	Gößnitz, Werdau, Reichenbach (u. s. w. wie Seite 189)
		Dresden	Pirna nach Bodenbach, von Dresden über Bautzen nach Görlitz, von Dresden über Chemnitz nach Glauchau und Annaberg und von Zittau
15	Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Plochingen, Ulm (u. s. w. wie Seite 193)
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung.		
16	a. Bergisch-Märkische	Aachen	Gladbach, Düsseldorf, Elberfeld (u. s. w. wie Seite 194)
	b. Hessische Nordbahn	d. früheren Gr. bei Haueda	Hümme (Zweigb. nach Carlshafen), Kassel, Guntershausen und Bebra
17	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Kosel, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigb. über Fraustadt nach Glogau)
	c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Wronke, Kreuz, Woldenberg und Arnswalde
18	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Creuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
19	Wilhelms-Bahn	Cosel	Kendza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
20	a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Ronneburg
	b. Greiz-Brunner	Brunn	
21	a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oderwitz
	b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau und Kratzau
	b) in Privatverwaltung.		
22	Altona-Kieler	Altona	Neumünster nach Neustadt, Rendsburg (u. s. w. wie Seite 208)
23	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring, Regensburg (u. s. w. wie Seite 209)
24	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Flügelb. nach Roederau), Wittenberg (Zweigb. nach Dessau und Cöthen), Bitterfeld (Zweigb. nach Leipzig und Dessau)
25	Berlin-Görlitzer	Berlin	Königs-Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, Vetschau, Cottbus und Spremberg
26	a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
	b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
28	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	Berlin	Neustadt-Eberswalde (Zweigb. nach Wriezen), Angermünde u. s. w. wie Seite 214)
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	Stargard i. Pomm.	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein, Belgard (Zweigb. über Cörlin nach Colberg)
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	Cöslin	Schlawe
	d. Vorpommersche	Angermünde	Pasewalk (Zweigb. nach Stettin), Anklam, Züssow (Zweigb. nach Wolgast), Greifswald
29	Braunschweigische	Oschersleben	Jerxheim, Wolfenbüttel (u. s. w. wie Seite 217) und Braunschweig
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
		Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
31	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Groß-Auheim
32	Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
33	Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Mainz nach der Grenze bei Worms und nach Frankfurt a. M., von Worms nach Alzey von Mainz über Darmstadt (u. s. w. wie Seite 222)
34	Homburger	Homburg v. d. H.	
35	Kirchheimer	Kirchheim u. T.	Oethlingen
36	a. Köln-Mindener	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zwgb. n. Ruhrort u. nach Emmerich), Dortmund, Hamm u. Bielefeld
	b. Köln-Gießener	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
37	Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf { Wurzen, Riesa, Röderau und Coswig / Grimma, Leisnig, Döbeln und Meißen }
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
39	a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
	b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	Kilometer.	Meilen	Meilen	Meilen.	Kilometer.	Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen	Mittlerer Jahresdurchschnitt Kilometer	Meilen	Meilen.	Kilometer	
nach												
Constanz	113,13	852,10	—	3,26*	116,39	876,65	112,93	850,53	118,6	45,57*	343,24	1
Hof und Eger / Salzburg	199,65	1503,78	7,76	41,61	233,50	1758,72	228,45	1720,78	233,50	27,07	203,92	2
d. Preuß.-Mecklenb. Gr.	15,44	116,29	—	—	15,44	116,29	—	—	15,44	—	—	3
Heidelberg	11,63	87,60	—	—	11,63	87,60	—	—	11,42	10,25	77,29	4
Leer	20,12	151,58	—	—	20,12	151,58	16,82	126,75	20,21	—	—	5
Hanau	19,20	144,61	—	—	19,20	144,61	—	—	19,50	4,752*	35,79	6
Geestemünde und Kassel	109,505	824,792	1,744	6,220	113,981	858,505	108,19	814,887	112	57,78*	435,03	7
Frankfurt a. M.	26,43	199,11	—	—	26,43	199,11	—	—	27*	26,43	199,11	8
Wetzlar	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	1,73*	12,97	9
Breslau	51,62	388,80	—	—	51,62	388,80	—	—	51,8	51,31	386,47	10a
Altwasser resp. Liebau	20,63*	155,38	—	—	20,62	155,38	—	—	20,7	—	—	- b
d. Russ. Gr. bei Eydtkuhnen	121,78	917,25	—	—	121,78	917,25	—	—	121,80	40,13*	302,26	11
der Grenze bei Forbach / Trier	18,914	142,46	—	0,64	19,55	147,28	—	—	19,55	4,26*	32,09	12
Emden	52,47	395,20	0,61	—	51,86	390,61	—	—	51,88	15,54*	117,05	13
Hof und Eger / Groß-Schönau	100,97	760,51	—	7,49	108,46	816,92	107,17	809,16	109,14	74,66	562,34	14
Friedrichshafen	103,53	779,88	0,09	0,39	103,83	782,11	97,95	737,80	103,83	20,27*	152,67	15
Soest, Hamm, Siegen	83,38	628,02	—	0,40*	83,78	631,03	83,04*	625,16	85,99*	40,57*	305,57	16a
Gerstungen	19,20	144,61	—	0,62	19,82	149,23	—	—	20,25	3,17*	23,88	- b
Oswiecim	36,21	272,73	2,17	0,70	34,74*	261,66	—	—	33,2 resp. 34,81*	26,06*	196,28	17a
Posen	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	—	—	- b
Stargard	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,6	—	—	- c
Neunkirchen	16,00	120,518	—	—	16,00	120,518	—	—	16,13	—	—	18
d. Pr. Grenze bei Oderberg	22,76	171,43	0,10	1,90	24,56	185,00	—	—	24,7	—	—	19
Gera	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,6	0,03	0,23	20a
Greiz	1,36	10,24	—	0,20*	1,56	11,75	—	—	1,6	—	—	- b
Zittau	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30	21a
Reichenberg i. Böhm.	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—	- b
Kiel	32,2	242,53	—	0,60	32,80	247,05	—	—	32,80	15,52*	116,90	22
Nürnberg und Eger	82,5	621,38	1,1	—	81,4	613,10	—	—	81,5	1,12*	8,43	23
Halle	47,398	357,00	—	1,745	49,143	370,12	—	—	50,5	24,772*	186,58	24
Görlitz	27,60	207,88	—	—	27,60	207,88	—	—	27,60	—	—	25
Bergedorf (bis Hamb gep.)	37,63	283,43	—	2,09	39,72	299,17	—	—	40,0	35,91	270,43	26a
Bergedorf	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	2,09	15,742	- b
Magdeburg	19,54	147,17	—	—	19,54	147,17	—	—	20	18,91	142,43	27
Stargard	29,58	222,80	—	—	29,58*	222,80	—	—	29,7	10,99*	82,78	28a
Cöslin	22,83	171,96	—	—	22,83*	171,96	—	—	22,9	—	—	- b
Stolp	8,90	67,04	—	—	8,90	67,04	4,45	33,52	8,9	—	—	- c
Stralsund	30,46	229,42	—	—	30,46*	229,42	—	—	31,4	—	—	- d
der Hannoverschen Grenze	36,36	273,86	—	1,72	38,08	286,82	—	—	31,1 / 1,8*	27,44*	206,68*	29
Waldenburg resp. Hermsd. / Frankenstein	22,895	172,445	—	—	22,895	172,445	—	—	22,8	—	—	30
d. Bayer. Gr. bei Kahl (gepachtet bis Aschaffenburg)	3,29	24,808	—	2,17*	5,46	41,126	—	—	5,55	2,22	16,70	31
Itzehoe	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50	—	—	32
Aschaffenburg	27,97	210,66	—	0,39	28,36	213,63	—	—	29,54	5,23*	39,40	33
Frankfurt a. M.	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—	34
Unterboihingen	0,865	6,515	—	—	0,865	6,515	—	—	0,9	—	—	35
Minden / Gießen	73,025	550,024	2,107	—	70,918	534,151	70,676	532,331	70,918	40,152*	302,447	36
Dresden	30,03	226,13	—	—	30,03	226,13	—	—	28,8*	16,52*	124,50	37
Fürth	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—	38
Büchen	6,30	47,45	—	—	6,30	47,45	—	—	6,30	—	—	39a
Hamburg	8,45	63,64	—	—	8,45	63,64	—	—	8,30	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	6	7
		Die Bahn führt	
		von	über
	II. Privatbahnen. (Forts.)		
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	Magdeburg . . .	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Lödderburg), Cöthen und Halle . . . .
	b. Halle-Kasseler	Halle	Eisleben, Sangerhausen, Nordhausen und Heiligenstadt . . . .
41	a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg . . .	Oschersleben, Hatberstadt (Zweigb. nach Vienenburg und Quedlinburg) . . .
		Halberstadt . . .	Frose (Zwgb. nach Ballenstedt), Aschersleben, Güsten (Zwgb. nach Staßfurt) u. Bernburg
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg . . .	Wolmirstedt, Tangerhütte (Zweigb. nach Bäthen), Stendal, Osterburg und Seehausen
42	Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigb. nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Güstrow) . .
43	Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau . . . .
44	Niederschlesische Zweigbahn .	Glogau	Sprottau und Sagan . . . .
45	Ostpreußische Südbahn . .	Pillau	Königsberg, Pr. Eylau, Bartenstein, Rastenburg und Lötzen . . . . .
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	b. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken und von Schwarzenacker nach St. Ingbert), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigb. über Speyer nach Germersheim), Ludwigshafen u. Frankenthal
	b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau, Winden (Zweigb. nach Maximiliansau) und Schaidt . . .
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	Neustadt	Mußbach, Deidesheim und Wachenheim . . . .
	d. Pfälzische Nordbahnen .	Landstuhl	Glanmünchweiler, Theisbergstegen und Altenglan . . . .
47	Rechte Oder-Ufer-E. . .	Breslau	Oels, Namslau, Kreuzburg, Vossowska (Flügelb. nach Oppeln), Zawadzki u. Tarnowitz
48	Rheinische	Köln	Düren und Aachen (u. s. w. wie S. 234) nach Herbesthal und Eupen, von Köln nach Nymwegen und Zevenaar . . . .
49	Schleswigsche	Rendsburg	Klosterkrug, Obrstedt (Zweigb. nach Tönning), Nordschleswigsche Weiche (Flensburg), Tingleff, Zwgb. nach Tondern), Rothenkrug (Zwgb. nach Apenrade), Woyens (Zwgb. nach Hadersleben)
50	Taunus-E.	Fraukfurt a. M. . .	Höchst (Zwgb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber) . . . .
51	a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zwgb. nach Leipzig), Weißenfels (Zwgb. nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf (Zweigb. nach Arnstadt), Gotha und Eisenach . . . . .
	b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld . . . .
52	Tilsit-Insterburger . . .	Tilsit	Szillen und Grünheide . . . .
	B. Oesterreichische Bahnen.		
53	Ungarische Staatsbahn . .	Pest	Hatvan . . . .
54	Aussig-Teplitzer	Aussig	Türmitz, Karbitz, Mariaschein, Teplitz und Ullersdorf . . . . . .
55	Böhmische Nordbahn . .	Bakov	Böhm. Leipa, Tannenberg (Zwgb. nach Rumburg), Kreibitz-Neudörfel (Zwgb. n Warnsdorf)
56	Böhmische Westbahn . .	Prag	Beraun, Rokitzan, Ehrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Mirschau und Taus . .
57	Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerespitz, Strelitz, Tetschitz und Segen Gottes . . . .
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	Prag (Bubna) . . .	Hostineic, Wejhybka (Zweigb. über Kladno nach Kralup) . . . . . .
	b. Pferdebahn	Lana	Thiergarten . . . .
59	Fünfkirchen-Barcs'er . .	Ueszög	Fünfkirchen und Szigetvár . . . .
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigb. nach Wieliczka), Podleze (Zweigb. nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Przemysl, Lemberg, Krasne (Flügelb. nach Brody) . . . . . .
61	Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg . . . .
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn (u. s. w. wie Seite 249)
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	Eggenburg	Budweis . . . .
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	Wien	St Pölten, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigb. nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt . . . .
	b. Pferde-Bahn .	Linz (Urfahr) . . .	St. Magdalena, Lest, Angern und Holkau . . . .
65	Kaschau-Oderberger . . .	Oderberg	Dombrau und Karwin . . . .
66	Kronprinz Rudolf-Bahn .	St. Valentin . . .	nach Weyer, von Rottenmann über St. Michael, Launsdorf, St. Veit (u. s. w. wie Seite 253)
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Lemberg	Chodorow, Bukaczowce, Halicz, Stanislau, Kolomea, Czernowitz und Hadikfalva . .
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	Mohacs	Villany und Uesző̈g . . . .
69	a. Oesterreichische nördliche .	Brünn und Olmütz .	Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
	b. Oesterreichische südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvár, Jassenova (Zweigb. nach Oravitza)
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	Wien	Bruck a. L., Wieselburg und Raab . . . .
70	I. Siebenbürger	Arad	Radna, Soborsin, Deva, Piski und Alvincz . . . .
71	Südbahn und Tiroler . .	Wien	Mödling, Wiener-Neustadt, Graz, Marburg, Steinbrück, Laibach (u. s. w. wie S. 257)
		Pragerhof	Gr. Kanizsa (Flügelb. nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg . . . . .
		Kufstein	Hall, Innsbruck, Brenner, Sterzing, Brixen, Botzen, Trient und Roveredo . . .
72	Süd-Norddeutsche . . .	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigb. über Königshain nach der Gr.), Falgendorf und Turnau
73	Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Flügelbahn nach Arad), Püspök-Ladany (Flügelbahn nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokaj und Miskolcz) . . . .
74	Turnau-Kralup-Prager . .	Turnau	Münchengrätz und Jungbunzlau . . . .
	C. Fremdländische Bahnen.		
75	Niederländische Staats-E. .	Harlingen	Leeuwarden (u. s. w. wie Seite 261), Meppel, Zwolle und Zutphen . . . .
76	Grand Central Belge . .	Moerdyk	Roozendaal, Anvers, Aerschot, Hasselt und Mastricht . . . . . .
		Tilburg	Aerschot, Bodelinsart (u. s. w wie Seite 262) nach Givet, Vireux . . . .
77	Lüttich-Mastrichter . . .	Lüttich	Visé und Eysden . . . .
78	Niederländische Rhein-E. .	Amsterdam u. Rotterdam	Breukelen (Zweigb. nach Harmelen), Utrecht und Arnheim . . . . . .
79	a. Warschau-Wiener . .	Warschau	Skierniewice (Zweigb. nach Lowicz), Rokicin, Koluszki, Petrikau, Zombkowice (Zweigb. nach Sosnowice) . . . .
	b. Warschau-Bromberger .	Lowicz	Kutno, Wloclawek, Alexandrowo (Zweigb. nach Ciechocinek) . . . . .

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
							Mittlerer Jahresdurchschnitt					
nach	Meilen (à 2000 Ruthen 7532 Meter)	Kilometer.	Meilen	Meilen	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
Leipzig	17,62	134,22	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5	15,77*	118,79	40a
Arenshausen	22,31	168,04	—	—	22,31	168,04	—	—	22,25	1,91*	14,39	- b
Thale . . . . } Cöthen . . . . . . }	29,44	221,74	—	—	29,44	221,74	28,63	215,64	29,7*	6,2*	46,70	41a
Wittenberge	14,28	107,56	—	—	14,28	107,56	—	—	14,3*	0,33*	2,51	- b
Rostock	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	—	—	42
Neisse	5,83	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—	43
Hansdorf	9,50	71,55	—	—	9,50	71,55	—	—	9,5	—	—	44
Lyck	30,20	227,47	—	—	30,20	227,47	—	—	30,22	—	—	45
d. Bayer.-Heff. Gr. bei Worms	24,00	180,75	—	—	24,00	180,75	—	—	24,40	16,83	126,75	46a
Weißenburg	8,36	62,96	—	—	8,36	62,96	—	—	8,50	4,10	30,90	- b
Dürkheim	2,065	15,55	—	—	2,065	15,55	—	—	2,10	—	—	- c
Cusel	3,82	28,74	—	—	3,82	28,74	—	—	3,86	—	—	- d
Beuthen	29,02	218,58	—	—	29,02	218,58	27,87	209,92	29,0	—	—	47
Bingerbrück	77,11	580,79	—	2,95	80,06	603,012	74,37	560,15	80,0	40,93*	308,28	48
d. Schleöw.-Jütischen Gr.	31,35	236,13	—	—	31,35	236,13	31,27	235,53	31,4	—	—	49
Biebrich und Wiesbaden	6,71	50,19	—	—	6,71	50,19	—	—	6,71	5,12*	38,49	50
Gerstungen	38,60	290,74	—	—	38,60	290,74	—	—	38,9	27,12*	204,34	51a
Coburg und Sonneberg .	19,95	150,26	—	2,76	22,71	171,05	—	—	22,75	—	—	- b
Insterburg	7,16	53,93	—	—	7,16*	53,93	—	—	7,1	—	—	52
Salgo-Tarjan	16,35	123,15	—	—	16,35	123,15	—	—	16,0	—	—	53
Dux	6,49	48,88	—	—	6,49	48,88	—	—	3,75	—	—	54
Bodenbach	19,249	144,983	—	—	19,249	144,983	18,71	140,92	19,0	—	—	55
Furth am Walde . .	25,77	194,10	—	0,89	26,66	200,80	—	—	27,19	—	—	56
Zbeschau	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3,0*	—	—	57
Lana	9,72	73,21	—	—	9,72	73,21	—	—	9,08	—	—	58a
Pinie	1,71	12,88	—	—	1,71	12,88	—	—	1,54	—	—	- b
Vares	8,99	67,71	—	—	8,99	67,71	—	—	9,0	—	—	59
Zloczow	62,25	469,002	—	—	62,25	469,002	53,72	404,619	61,5	—	—	60
Köflach	5,31	40,00	—	—	5,31	40,00	—	—	5,5	—	—	61
Krakau	80,34	605,12	0,56	—	79,78	600,90	—	—	83,09	26,18	197,18	62
Pilsen	35,89	270,24	—	—	35,89	270,24	21,07	158,71	35,5	—	—	63
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,5	8,33*	62,74	64a
Budweis	17,37	130,83	—	—	17,37	130,83	—	—	17,0	—	—	- b
Teschen	4,10	30,88	—	—	4,10	30,88	3,76	28,32	4,0	—	—	65
Villach	46,15	347,60	—	—	46,15	347,60	33,32	250,96	45,5	—	—	66
Suczawa	47,26	355,99	—	—	47,26	355,99	37,26	280,66	47,26	—	—	67
d. Kohlengr. bei Fünfkirchen	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—	68
d. Böhm.-Sächsischen Gr.	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,31	—	—	62,45	24,74	186,34	69a
Bazias	92,15	640,07	—	—	92,15	640,07	—	—	92,15	16,10	121,26	- b
Neu-Szöny	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,23	—	—	- c
Karlsburg	27,99	210,83	—	—	27,99	210,83	—	—	28,0	—	—	70
Triest . . . . . . } Ofen und Neu-Szöny . } der Landesgrenze bei Ala }	263,06	1981,37	1,0	—	262,06	1973,76	—	—	262,06	77,72	585,91	71
Reichenberg in Böhmen .	29,40*	221,44	—	—	29,40	221,44	—	—	30,0	—	—	72
Kaschau	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,06	0,56*	4,21	73
Kralup	11,52	86,82	—	—	11,52	86,82	—	—	11,5	—	—	74
Arnheim und Salzbergen	113,14	852,262	0,37	—	112,77	849,475	111,70	841,324	112,77	0,37*	2,81	75
Aachen . . . . . . } und Couvin . . . . }	70,05 } 4,91* }	564,664	—	4,98	75,03 } 4,91* }	602,162	—	—	80,0	3,85	29,0	76
Mastricht	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	4,0	3,86	29,07	77
d. Preuß. Gr. bei Emmerich	22,89	172,44	—	1,56	24,45	184,22	23,83	179,50	25,69	19,54	147,22	78
d. Oesterr. Gr. bei Granica	46,4	349,48	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—	79a
der Gr. bei Alexandrowo	19,7	148,38	—	—	19,7	148,38	—	—	19,7	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	14 Der Betrieb ist eröffnet b. auf der ganzen Bahn am
	I. Staatsbahnen.		
1	Badische	12. Septbr. 1840	23. Oktbr. 1869
2	Bayerische	1. Juni 1838	2. Oktbr. 1869
3	Friedrich-Franz-E.	15. Novbr. 1864	1. Januar 1867
4	Main-Neckar-E.	22. Juni 1846	1. August 1846
5	Oldenburgische	15. Juli 1867	15. Juni 1869
6	Bebra-Hanauer	22. Januar 1866	15. Dezbr. 1868
7	Hannoversche	19. Mai 1844	1. August 1869
8	Main-Weser-B.	19. Dezbr. 1849	15. Mai 1852
9	Nassauische	11. August 1856	10. Januar 1863
10	a. Niederschlesisch-Märkische	23. Oktbr. 1842	15. Oktbr. 1846
	b. Schlesische Gebirgsbahn	20. Septbr. 1865	29. Dezbr. 1869
11	Preuß. Ostbahn	27. Juli 1851*	1. Oktbr. 1867
12	Saarbrücker	15. Septbr. 1850*	29. August 1861
13	Westfälische	4. Oktbr. 1850*	10. Oktbr. 1865
14	Sächsische Staats-E.	19. Septbr. 1842*	1. März 1869
15	Württembergische	22. Oktbr. 1845	29. Juni 1869
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung.		
16	a. Bergisch-Märkische	20. Dezbr. 1838*	28. Dezbr. 1869*
	b. Hessische Nordbahn	10. April 1848	25. Septbr. 1849
17	a. Oberschlesische	22. Mai 1842	16. März 1863
	b. Breslau-Posen-Glogauer	29. Oktbr. 1856	18. Mai 1858
	c. Stargard-Posener	10. August 1847	10. August 1848
18	Rhein-Nahe-E.	15. Juli 1858	26. Mai 1860
19	Wilhelms-Bahn	1. Januar 1846*	16. August 1865
20	a. Gößnitz-Geraer	. . . . . .	28. Dezbr. 1865
	b. Greiz-Brunner	. . . . . .	23. Oktbr. 1865
21	a. Löbau-Zittauer	. . . . . .	10. Juni 1848
	b. Zittau-Reichenberger	. . . . . .	1. Dezbr. 1859
	b. in Privatverwaltung.		
22	Altona-Kieler	18. Septbr. 1844*	19. Mai 1867
23	Bayerische Ostbahnen	3. Novbr. 1858	15. Oktbr. 1865
24	Berlin-Anhaltische	1. Septbr. 1840*	3. August 1859 [illegible] 1. Nov. 1863
25	Berlin-Görlitzer	13. Septbr. 1866*	31. Dezbr. 1867
26	a. Berlin-Hamburger	15. Oktbr. 1846	15. Dezbr. 1846
	b. Hamburg-Bergedorfer	. . . . . .	17. Mai 1842
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	22. Septbr. 1838	7. August 1846*
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1. August 1842	15. Dezbr. 1866
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	. . . . . .	1. Juni 1859
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	1. Juli 1869	. . . . . .
	d. Vorpommersche	16. März 1863	1. Novbr. 1863
29	Braunschweigische	1. Dezbr. 1838*	1. Juli 1868
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	29. Oktbr. 1843	1. Novbr. 1858
31	Frankfurt-Hanauer	10. Septbr. 1848	22. Juni 1854
32	Glückstadt-Elmshorner	19. Juli 1845	15. Oktbr. 1857
33	Hessische Ludwigs-E.	23. März 1853*	18. April 1867
34	Homburger	. . . . . .	10. Septbr. 1860
35	Kirchheimer	. . . . . .	21. Septbr. 1864
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	20. Dezbr. 1845	12. Januar 1862*
37	Leipzig-Dresdener	24. April 1837	22. Dezbr. 1868*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	. . . . . .	7. Dezbr. 1835
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	16. Oktbr. 1851*	1. August 1865

	A. Deutsche Eisenbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	14 Der Betrieb ist eröffnet b. auf der ganzen Bahn am
	II. Privatbahnen. (Forts.)		
40	a. Mgdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19. Juni 1839	18. August 1840 Zwgb. 15. Mai 1857
	b. Halle-Kasseler	1. Septbr. 1865	10. Juli 1867
41	a. Magdeburg-Halberstädter	15. Juli 1843	1. März 1869
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7. Juli 1849	25. Oktbr. 1851
42	Mecklenburgische	1. Mai 1847	13. Mai 1850
43	Neisse-Brieger	25. Juli 1847	26. Novbr. 1848
44	Niederschlesische Zweigbahn	. . . . . .	1. Novbr. 1846
45	Ostpreußische Südbahn	11. Septbr. 1865	8. Dezbr. 1868
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11. Juni 1847*	1. Juni 1867
	b. Pfälzische Maximiliansb.	18. Juli 1855	26. November 1855 Zwgb. 14. März 1864
	c. Neustadt-Dürkheimer	. . . . . .	6. Mai 1865
	d. Pfälzische Nordbahnen	. . . . . .	22. Septbr. 1868
47	Rechte Oder-Ufer-E.	16. Februar 1857* 15. November 1858	26. Juli 1869
48	Rheinische	2. August 1839	27. Oktbr. 1869
49	Schleswigsche	25. Oktbr. 1854*	11. Septbr. 1868
50	Taunus-E.	26. Septbr. 1839	3. August 1840 Zwgb. 22. Mai 1847
51	a. Thüringische	6. Juni 1846	16. Mai 1867
	b. Werra-E.	2. Novbr. 1858	20. Januar 1859
52	Tilsit-Insterburger	. . . . . .	16. Juni 1865
	B. Oesterreichische Bahnen.		
53	Ungarische Staats-E.	2. April resp. 19. Mai 1867	. . . . . .
54	Aussig-Teplitzer	20. Mai 1858*	1. Juli 1867
55	Böhmische Nordbahn	14. Novbr. 1867	16. Januar 1869
56	Böhmische Westbahn	15. Oktbr. 1861	2. April 1863
57	Brünn-Rossitzer	2. Januar 1856	10. August 1862
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	5. Novbr. 1855	30. Juli 1856 resp. 22. April 1869
	b. Pferdebahn	im Jahre 1833	im Jahre 1836
59	Fünfkirchen-Barcs'er	. . . . . .	6. Mai 1868
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	20. Februar 1856	12. Juli 1869
61	Graz-Köflacher	. . . . . .	3. April 1860
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	6. Januar 1838	1. Januar 1858
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	1. Septbr. 1868	1. Novbr. 1869
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	15. Dezbr. 1858	1. Septbr. 1861
	b. Pferde-Bahn	. . . . . .	1. Mai 1836
65	Kaschau-Oderberger	1. Februar 1869	. . . . . .
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	15. August 1868*	7. Oktbr. 1869*
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	1. Septbr. 1866	28. Oktbr. 1869
68	Mohacs-Fünfkirchener	1. Dezbr. 1854	1. Dezbr. 1858
69	a. Oesterreichische nördliche	24. August 1845	8. April 1851
	b. Oesterreichische südöstliche	16. Juli 1846	20. Juli 1858
	c. Wien-Neu-Szönyer	13. Septbr. 1846	11. August 1856
70	I. Siebenbürger	. . . . . .	22. Dezbr. 1868
71	Südbahn und Tiroler	im Jahre 1841	1. Septbr. 1868
72	Süd-Norddeutsche	4. Novbr. 1857	1. August 1868
73	Theiß-Bahn	23. Novbr. 1857	14. August 1860
74	Turnau-Kralup-Prager	. . . . . .	15. Oktbr. 1865
	C. Fremdländische Bahnen.		
75	Niederländische Staats-E.	1. Oktbr. 1863	. . .* . . .
76	Grand Central Belge	1. Juli 1864*	1. Oktbr. 1867*
77	Lüttich-Mastrichter	. . . . . .	24. Novbr. 1861
78	Niederländische Rhein-E.	28. Dezbr. 1843*	5. Novbr. 1869
79	a. Warschau-Wiener	im Juni 1845	im April 1848
	b. Warschau-Bromberger	1. Dezbr. 1861	1. Juli 1867

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1868 Kol. 15—74 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

A. Deutsche Eisenbahnen.	75	76	77	78					
				II. Anlage=					
	Im Ganzen sind concessionirt.	Verwendet sind für:							
		Vorarbeiten.	Grunderwerb.	Bahnkörper					
				a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30' Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—	305 059	6 457 562	12 946 135	in Kol. 78a	249 365	5 251 927	in Kol. 78d	3 098 527
2 Bayerische	—	360 815	11 935 869	19 503 013	482 661	241 436	in Kol. 78a	3 413 372	11 313 279
3 Friedrich-Franz-E.	—	27 138	162 215	1 226 936	49 071	4881	86 383	139 233	26 105
4 Main-Neckar-E.	—	292 064	992 876	842 920	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	995 177
5 Oldenburgische	—	in Kol. 84	791 848	578 496	" " 78a	32 841	37 903	in Kol. 78f	685 578
6 Bebra-Hanauer	—	33 840	1 181 117	891 005	137 325	15 708	31 326	535 663	in Kol. 78e
7 Hannoversche	—	3 333 333*	3 560 565	6 582 047	in Kol. 78a	122 924	1 052 692	in Kol. 78f	3 917 223
8 Main-Weser-B.	—	40 460	2 422 778	3 469 210	105 671	21 112	469 520	419 863	839 559
9 Nassauische	—	in Kol. 84	2 587 503	2 684 512	in Kol. 78a u. e	37 460	113 641	2 568 520	in Kol. 78e
10 a. Niederschlesisch-Märkische	20 975 000*	111 000	3 438 325	3 150 926	" " 78a	119 365	547 828	in Kol. 78f	3 139 274
b. Schlesische Gebirgsbahn	—	506 418	894 949	2 056 263	127 919	26 714	731 009	" " 78f	1 185 068
11 Preuß. Ostbahn	—	1 607 288	3 895 694	6 553 173	in Kol. 78a	112 158	493 868	1 950 760	8 030 808*
12 Saarbrücker	—	in Kol. 84	1 259 454	2 690 880	112 390	42 214	150 805	in Kol. 78f	1 157 314
13 Westfälische	—	222 064*	1 867 854	3 491 627	341 034	119 738	241 002	" " 78f	3 032 790
14 Sächsische Staats-E.	—	241 746	4 542 318	44 827 537	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
15 Württembergische	—	248 132	7 888 109	10 812 306	1 380 141	464 044	250 521	" " 78f	6 702 591
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	93 993 500	in Kol. 84	9 019 283	12 293 198	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 127 281	in Kol. 78f	5 893 330
17 a. Oberschlesische	27 753 100*	" " 84	1 602 664	1 630 437	" " 78a	222 319	in Kol. 78e	" " 78f	1 474 692
b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000	" " 84	579 901	757 404	" " 78a	859	128 850	213 596	1 493 314
c. Stargard-Posener	7 300 000	" " 84	242 308	527 892	34 644	1669	50 735	412 043	—
18 Rhein-Nahe-E.	18 000 000	" " 84	2 174 031	3 534 594	552 769	29 520	63 559	539 910	1 872 790
19 Wilhelms Bahn	9 500 000	25 133	352 291	1 459 441		—	104 160	in Kol. 78f	523 869
20 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	30 905	278 442	930 127	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—
b. Greiz-Brunner	412 200	9627	41 484	237 656					—
21 a. Löbau-Zittauer	2 726 000	8347	227 138	1 918 467					in Kol. 78a
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	225 970	2 716 585					" " 78a
b) in Privatverwaltung									
22 Altona-Kieler	12 650 000	183 709	1 051 417	1 964 296*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
23 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	165 466	3 464 170	4 229 469	" " 78a	33 923	in Kol. 78f	" " 78f	3 518 632
24 Berlin-Anhaltische	17 000 000	334 105	1 675 526	1 685 088	90 528	36 260	189 053	" " 78f	1 471 701
25 Berlin-Görlitzer	12 250 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
26 a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 200 832	1 793 956	109 781	51 880	42 340	in Kol. 78f	1 422 999
b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227	" " 78f	191 752
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	14 896 400	54 350	1 311 559*	831 792	163 482	—	68 158	" " 78f	1 717 784
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn zc.	12 000 000	in Kol. 84	1 547 027	2 443 546	in Kol. 78a	17 500	38 805	414 399	1 224 624
b. Starg.-Cösl. Clb.	11 500 000	34 956	207 543	1 481 859	82 527	8161	52 664	338 722	492 753
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 84	129 426	1 670 758	in Kol. 78a	26 967	90 342	355 188*	119 264
29 Braunschweigische	—	" " 84	958 857	3 752 259	" " 78a	in Kol. 78a	195 753	in Kol. 78f	1 047 395
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	10 500 000*	" " 84	1 065 695	1 150 424	61 186	17 313	267 268	439 362	in Kol. 78e
31 Frankfurt-Hanauer	2 571 429	35 930	643 162	245 312	in Kol. 78a	in Kol. 78d	19 376	25 946	123 292
32 Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	in Kol. 84	207 166	82 075	5606	4719	7680	56 238	—
33 Hessische Ludwigs-E.	16 171 428	150 809	2 217 474	1 839 240	178 770	88 651	60 420	598 245	1 693 250
34 Homburger	1 600 000	28 571	286 224	438 949	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
35 Kirchheimer	200 000	1500	41 200	24 600	500	4200	1000	3 400	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	75 274 500*	1 427 019	4 660 599	7 313 615	in Kol. 78a	144 744	379 230	in Kol. 78a	8 207 373
37 Leipzig-Dresdener	17 500 000	in Kol. 84*	in Kol. 78a	11 629 640	" " 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924	593	2827	875	" " 78a	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6 858 000	40 044	1 010 345	1 193 841	166 038	46 507	58 982	317 283	133 079

Kapital.

	79	80		81	82	83	84	85	86		
Verwendet sind für:									Das Anlage-Kapital beträgt		
c. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	Signal-Vorrichtungen b. elektro-magnetische.	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten 2c.)	Betriebsmittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr	Thlr.	Thlr	Thlr	Thlr.	Thlr	Thlr.	Thlr	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 162 714	14 610 713	—	—	7 061 230	1 388 150	10 564 329	1 872 509	66 968 220*	612 666*	81 341*	1
1 369 758	24 082 981	in Kol. 81	in Kol. 81	9 631 445	—	12 650 175	3 882 157	{98 866 961 11 342 857*	500 415* 280 417	66 439 37 230	2
—	1 153 248	8449	31 085	854 461	114 819	785 092	304 105	4 973 221	322 100	42 766	3
—	1 834 219	—	—	1 455 219	—	655 779	—	7 068 254	607 760	80 687	4
—	1 533 450	in Kol. 80b	47 808	810 297	—	653 871	378 280	5 550 372	275 863	36 617	5
86 009	2 440 076	„ „ 80b	88 400	918 012	93 262	1 515 876	3 175 493*	11 143 112	580 370	77 056	6
103 346	9 120 103	562 167*	199 714	6 964 391*	173 510	10 675 381	334 900*	{46 702 296* 8 511 204*	504 210*	66 942*	7
—	4 975 623	in Kol. 80b	17 375	2 299 444	335 402	1 198 563	688 378	17 302 958*	654 671*	86 901*	8
1 722 500	2 802 510	„ „ 80b	87 513	1 617 337	286 247	2 101 877	2 428 780	19 038 400	759 106	100 796	9
—	10 403 584	„ „ 81	in Kol. 81	5 909 242	345 091*	9 783 368	2 955 541*	39 903 544	773 025	102 632	10a
253 303	2 473 570	in Kol. 80b	110 014	1 149 801	71 342	1 590 760	37 912	11 215 042	543 628	72 189	- b
—	15 106 531	in Kol. 80b	1 113 109	7 920 221	584 603	9 169 540	1 561 423	58 099 176	477 083	63 341	11
713 958	3 174 540	in Kol. 80b	87 585*	1 891 760	8858	3 788 720	754 268	15 832 746*	850 582*	112 930*	12
935 862	5 380 350	in Kol. 80b	422 634	3 010 812	193 515	3 012 215	1 595 269	23 866 766	454 865	60 392	13
in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	5 639 433	—	9 555 597	{2 637 707 312 294*	67 759 632*	671 087	89 098	14
2 387 886	12 666 354	„ „ 80b	15 927	8 052 984	673 922	7 142 393	3 017 865	61 703 175	595 993	79 119	15
3 111 338	17 753 861	in Kol. 82	in Kol. 82	6 901 521	2 339 645	14 616 523	10 472 226	83 528 206	814 272	108 109	16
—	6 085 067	in Kol. 80b	117 015	2 120 914	269 425	6 407 626	1 979 654	21 909 813*	605 076*	80 334	17a
—	2 939 906	in Kol. 80b	67 853	1 696 148	188 797	1 407 035	3 062 578	12 536 241	450 296	59 784	- b
—	2 398 233	in Kol. 80b	79 978	733 309	117 818	1 459 736	855 333	6 913 698	305 510	40 561	- c
1 567 127	2 374 085	in Kol. 80b	116 313*	685 091	356 115	1 459 568	1 056 243	16 381 655	1023853	135 925	18
689 367	1 993 007	—	4438	857 709	148 034	1 835 370	1 199 787	9 197 606	404 113	53 652	19
—	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	162 255	—	—	101 535	1 503 264	325 382	43 197	20a
—	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	38 037	—	44 721	19 073	390 598	287 204	38 144	- b
—	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	268 341	—	208 809	196 338	2 827 440	626 927	83 233	21a
in Kol. 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	329 583	—	248 392	101 479	3 630 561	1022694	135 773	- b
—	2 634 767	in Kol. 79	13 019	2 682 377	—	1 279 465	792 705*	10 601 755	329 247	43 713	22
in Kol. 79f	8 404 630	—	88 891	3 195 863	497 276*	5 225 044	3 638 165	32 461 529	393 473	52 240	23
—	5 706 252	69 331	26 879	1 630 062	455 453	1 816 324	1 813 438	17 000 000	358 665	47 619	24
—	—	—	—	—	—	—	—	11 981 769	434 122	57 638	25
—	3 816 286	in Kol. 80b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 125 086	14 000 000	372044	49 395	26a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	1099522	145 979	- b
—	3 894 262*	27 402	33 997	1 524 598*	111 226	2 844 902	2 313 149	14 896 661	762 367	101 221	27
8300	3 923 077	in Kol. 81	in Kol. 81	2 429 186	514 752	2 019 599	1 056 271	15 637 086*	528 637	70 184	28a
—	2 474 734	15 644	37 375	1 264 059	87 104	1 337 823	1 431 265	9 347 189	409 426	54 357	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	- c
—	3 187 880	in Kol. 80b	257 401*	1 355 097	1 689 593*	1 559 533	942 288	11 383 737	373 727	49 620	- d
in Kol. 78a	4 140 624	in Kol. 80b	55 548	1 022 322	—	1 403 097	840 445	13 416 300	368 985	48 989	29
—	2 285 559	in Kol. 80b	98 222	1 250 002	539 395	2 504 366	981 446	10 660 238*	465 614	61 818	30
—	713 105	2071	6259	349 251	85 503	670 965*	88 546	3 008 718	914 504	121 280	31
—	231 388	in Kol. 80b	2171	174 539	58 338	115 980	73 050	1 018 950	226 433	30 066	32
—	3 532 343	in Kol. 80b	42 468	1 528 596	954 822	2 851 999*	1 167 687	16 904 774	604 389	80 243	33
in Kol. 78a	320 958	in Kol. 80b	5678	150 263	—	149 385	219 972	1 600 000	663 900	88 144	34
—	62 300	—	—	40 400	—	33 200	10 300	222 600*	222 600*	34 167	35
1 272 899	10 788 960	in Kol. 80b	183 067	5 092 855	1 450 593	14 625 638	11 612 147	67 158 739*	919 667*	122 101*	36
in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a	1 630 150	in Kol. 81	2 336 602	869 575	16 465 967	548 317	72 798	37
—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7792	124 326	124 326*	20 618	38
—	1 241 962	in Kol. 80b	44 171	978 399	127 199	787 337	694 183	6 839 370	463 686	61 566	39

II. Anlage-

	A. Deutsche Eisenbahnen.	75 Im Ganzen sind concessionirt.	76 Vorarbeiten.	77 Grunderwerb.	78 Verwendet sind für: Bahnkörper a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30' Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	II. Privatbahnen. (Forts.)									
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle Lpz.	12 950 000	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79
	b. Halle-Kasseler	15 000 000	43 336	1 044 865	1 926 726	103 562	24 733	73 275	490 550	293 651
41	a. Magdeburg-Halberstädter	13 100 000*	—	1 226 849	1 449 559	9641	8138	115 931	815 509	in Kol. 78e
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	396 825	481 413	in Kol. 78a	43 413	in Kol. 78c	in Kol. 78f	1 856 286
42	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
43	Neisse-Brieger	1 450 000	7181	127 592	184 376	in Kol. 78a	in Kol. 41	33 165	50 783	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	2 500 000	9166	148 555	198 646	66	639	8192	106 548	205 975
45	Ostpreußische Südbahn	13 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn	12 959 429	134 432	1 513 910	1 582 138	in Kol. 78a	7505	94 024	1 023 788	in Kol. 78e
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 871 428	67 856	529 773	398 156	in Kol. 78a	1544	34 725	172 071	in Kol. 78e
	c. Neustadt-Dürkheimer	828 571	11 112	275 700	150 635	7888	1591	4115	45 479	in Kol. 78e
	d. Pfälzische Nordbahnen	994 286	1800	155 756	209 250	in Kol. 78a	5442	15 566	55 855	in Kol. 78e
47	Rechte Oder-Ufer-E.	15 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	61 950 000*	1 871 823	8 538 606	5 088 391	in Kol. 78a	182 444	469 211	921 712	3 425 377
49	Schleswigsche	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	2 344 000	5495	380 631	1 415 990	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
51	a. Thüringische	34 311 000*	60 400	2 343 628	3 244 542	268 582	11 854	673 545	416 974	2 229 053
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
52	Tilsit-Insterburger	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.									
53	Ungarische Staats-E.	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	2 550 000	48 839	359 277	871 394	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
55	Böhmische Nordbahn	9 333 333	46 865	346 370	2 791 749	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
56	Böhmische Westbahn	18 000 000	1 066 666*	572 882	1 635 188	88 041	88 789	35 186	563 897	747 900
57	Brünn-Rossitzer	1 761 600	7422	181 547	821 118	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn	2 464 000	166 234	257 863	611 855	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
59	Fünfkirchen-Barcs'er	4 608 800	—*	—	—	—	—	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	24 000 000*	310 404	1 086 043	9 706 548	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
61	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	118 690	256 329	28 536	7079	20 198	48 968	77 022
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	62 651 251	246 089*	2 771 533	10 952 332	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	16 908 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—*	851 059*	2 896 010	12 874 079	262 004	in Kol. 78e	in Kol. 78a	833 647	6 283 681
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn		—*	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	3 473 867*	15 200	96 293	310 580	2486	20 686	31 460	in Kol. 78a	98 560
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	38 652 266*	171 460	1 453 263	7 638 507	2 036 174	in Kol. 78b	in Kol. 78b	in Kol. 78f	3 867 334
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	24 333 333	—*	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	4 676 651*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
69	a. Oesterreichische nördliche	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
70	I. Siebenbürger	23 333 333	2 666 666	285 540	3 197 044	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
71	Südbahn und Tiroler	100 000 000*	1 335 634	5 588 771	41 424 088	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
72	Süd-Norddeutsche	17 283 400	133 983	793 900	3 589 441	364 567	41 625	121 073	in Kol. 78f	2 591 200
73	Theiß-Bahn	32 023 333	6 267 451*	548 488	1 887 004	15	in Kol. 78d	260 070	in Kol. 78f	949 175
74	Turnau-Kralup-Prager	4 666 667	85 899	231 132	886 631	14 263	18 000	20 500	222 000	469 745
	C. Fremdländische Bahnen.									
75	Niederländische Staats-E.	—	in Kol. 84*	7 082 986	5 614 452	469 197	478 712	807 227	2 378 693	5 154 975
76	Grand Central Belge	31 723 186*	—*	—	—	—	—	—	—	—
77	Lüttich-Mastrichter	2 933 333	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	2 124 782*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—
78	Niederländische Rhein-E.	22 285 714	in Kol. 78a	2 270 810*	12 183 735	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
79	a. Warschau-Wiener	17 400 000*	11 219	69 642	306 222	in Kol. 78a	12 362	10 049	374 987	in Kol. 78e
	b. Warschau-Bromberger	6 201 000	28 244	89 286	883 538	in Kol. 78a	15 938	103 571	in Kol. 78f	511 646

Kapital.

	79	80		81	82	83	84	85	86		
	Verwendet sind für:										
a. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	b. elektro-magnetische.	Bahnhöfe und Wärter-häuser.	Sonstige Anlagen (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten etc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr	Thlr.	Thlr	Thlr	Thlr.	Thlr	Thlr.	Thlr	Thlr	Thlr		
in Kol. 79	5 163 593	in Kol. 79	30 657	1 734 781	37 904	2 604 688	—	9 571 623	537 128	71 313	40a
309 427	2 007 440	13 492	36 011	926 785	39 169	1 686 979	2 650 222	11 670 223	523 094	69 149	- b
—	3 384 726		114 138	1 658 062	388 088	3 312 003	1 541 685	14 024 329	476 370	63 245	41a
—	1 416 552	in Kol. 80b	40 545*	472 297	139 459	776 794	831 182	6 546 624*	458 447	60 865	- b
—	1 425 466		96 732	574 803	—	725 193*	1 115 916	6 298 000	326 829	43 393	42
—	481 093		7113	93 144	55 707	227 095	199 003	1 466 252*	251 501	33 391	43
—	765 398	8870	5071	244 743	—	442 025	353 536	2 497 433	262 888	34 905	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	45
492 818	2 603 780		23 268	1 287 668	217 753	2 364 988	1 649 847	12 995 919	541 496	71 899	46a
—	982 867		7837	313 603	240 205	829 613	276 805	3 855 055	461 131	61 223	- b
—	134 880	in Kol. 80b	1897	75 144	35 770	54 350	180 833	979 394*	474 282	62 983	- c
16 038	193 255		2333	79 509	—	98 070	188 490	1 021 364*	267 373	35 500	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	47
2 358 228	11 793 632	in Kol. 80b	546 001	5 116 349	3 614 816*	8 720 067	3 327 125	55 973 782*	747 214*	99 205*	48
—	—	—	—	—	—	—	—	8 250 000*	268 642*	35 667*	49
in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 80b	7994	493 056	321 379*	717 463	110 529	3 452 537*	514 536	68 313	50
198 946	5 101 986	7502	82 015	1 573 003	142 013	2 461 865	2 463 750	21 279 658	551 286	73 191	51a
157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	413 880	54 951	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	2 889 000*	403 492	53 579	52
—	—	—	—	—	—	—	—	5 231 235*	321 176	42 641	53
—	865 483	3631	2676	302 734	70 261	686 136	112 193	3 322 624	511 961	67 971	54
—	1 951 777	in Kol. 80b	20 660	655 872	267 500	1 134 342	246 977	7 462 112	387 662	51 469	55
—	3 305 512	9808	5640	1 630 750	294 064	1 676 150	5 591 327	17 311 800	671 781	89 190	56
—	503 258	3418	7382	326 406	62 302	212 522	129 185	2 254 560	601 216	79 821	57
in Kol. 78a	1 032 474	in Kol. 80b	85 736	291 598	—	628 543	in Kol. 78	3 074 303	268 968	35 710	58
—	—	—	—	—	—	430 000	-	4 608 800	512 658	68 067	59
—	6 922 614	in Kol. 81	in Kol. 81	3 431 173	293 537	4 540 530	1 704 123	27 994 972*	598 055*	79 409*	60
53 326	602 144	2355	3333	237 323	38 835	212 784	343 019	2 049 941	386 053	51 248	61
in Kol. 78a	17 267 179	in Kol. 79	in Kol. 79	8 629 802	—	13 162 880	3 394 153	56 423 968	702 315	93 244	62
—	—	—	—	—	—	—	—	16 908 000	471 106	62 569	63
500 500	10 098 291	15 542	118 107	7 388 762	—	7 062 176	8 939 330	58 123 188	1011 366	134 276	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	3 005 933*	173 053	22 976	- b
—	740 400	in Kol. 80b	16 547	314 748	24 853	303 127	1 498 927*	3 473 867	847 285	112 496	65
48 067	5 208 127	" " 80b	91 640	2 114 040	51 000	2 073 940	13 898 714	38 652 266	837 536	111 198	66
—	—	—	—	—	—	—	—	24 333 333	514 882	68 352	67
—	1 407 789	3822	7946	354 726	6928	674 143	442 506	4 676 651	578 793	76 843	68
—	—	—	—	—	—	8 547 133	—	43 691 179	684 708	90 906	69a
—	—	—	—	—	—	10 767 578	—	47 425 887	514 659	68 330	- b
—	—	—	—	—	—	1 882 716	—	10 084 973	481 843	63 973	- c
—	2 680 213	in Kol. 80b	60 206	1 029 940	242 671	1 311 881	3 859 172	15 333 333	547 815	72 732	70
in Kol. 78a	27 153 301	1 439 322	in Kol. 80a	12 068 691	—	19 050 329	15 923 914	123 984 050 42 459 622	635 136	84 325	71
738 710	3 612 547	11 818	21 754	1 103 263	163,738	2 154 753	1 386 428	16 828 800	572 408	75 997	72
—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	3 971 301	5 139 168*	32 023 411*	414 221	54 995	73
—	1 371 633	* 1950	4737	246 074	126 917	428 735	606 645	4 734 861	411 012	54 536	74
—	9 305 029	—*	—*	4 011 438	657 516	—*	1 602 738*	37 562 963*	440 983*	58 548*	75
—	—	—	—	—	—	—	—	35 411 150*	536 655*	71 250*	76
—	in Kol. 78a	—	2179	in Kol. 78a	—	302 620	in Kol. 78a	2 429 581	629 425	83 577	77
—	" " 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	—	3 236 936	703 332	18 394 813	803 618	106 673	78
—	3 876 543	" " 80b	32 318	1 279 368	2438	3 974 664	2 143 391*	12 093 203	260 630	34 603	79a
—	1 934 727	" " 80b	47 919	812 578	8841	1 111 010	768 914	6 316 212	320 620	42 568	- b

(Fortf.) II. Anlage-Kapital.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	87. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen: a. in Stamm-Actien. Thlr.	87. b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	87. c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	88. Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1869 amortisirt. Thlr.	89. Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	89. mit Proc.	90. Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1868. Thlr.	90. b. im Betriebs-Jahre 1869. Thlr.
	I. Staatsbahnen.								
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	1 026 443	85 922
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	5205
7	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	1 500 896	127 643
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—
10	a. Niederschlesisch-Märkische	10 000 000	4 175 000	6 800 000	1 375 700	10 000 000	4	5 667 798	168 194
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	2 174 959	470 472
14	Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	2 744 377	184 677
15	Württembergische	—	—	—	—	—	—	2 173 562	215 125
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltung.								
16	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	25 000 000	—	68 993 500	2 106 062	18 000 000*	3 ½*	—	628 160
17	a. Oberschlesische	12 606 200	—	15 146 900	1 344 300*	2 400 000	3 ½	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	375 400	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	194 200*	5 000 000	3 ½	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	70 700	8 250 000*	4 ½	—	—
19	Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	291 750	—	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	380 000*	—	32 200	—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	726 000	—	—	—	118 254	—
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	—	3 750 000	4	—	—
	b) in Privatverwaltung.								
22	Altona-Kieler	6 150 000	—	6 500 000	60 000	—	—	849 552*	31 028*
23	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	—	34 285 714	4 ½	—	—
24	Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	8 500 000	1 049 700	—	—	506 748	74 506
25	Berlin-Görlitzer	5 500 000	5 500 000	1 250 000	6200	—	—	—	—
26	a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	655 000	—	—	3 831 340*	695 574*
	b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	78 750	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5 000 000	—	9 866 400	1 338 900	—	—	30 422	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	10 300 000*	—	1 700 000	135 200	—	—	513 052	—
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	11 500 000	—	11 500 000	3 ½*	—	—
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—*	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	—	—	12 000 000	—	12 000 000	4 ½	—	—
29	Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	5 735 630	256 588
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	5 400 000	342 800	—	—	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	1 714 286	—	857 143	100 600	—	—	—	—
32	Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	—	23 317	3500
33	Hessische Ludwigs-E.	9 314 286	—	6 857 142	268 800	—	—	—	—
34	Homburger	914 286*	—	685 714	69 371	—	—	14 312	3684
35	Kirchheimer	200 000	—	—	—	—	—	1063	3966
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	26 000 000	—	49 274 500	1 400 300	—	—	3 128 788	104 751
37	Leipzig-Dresdener	7 500 000	—	10 000 000*	907 750	—	—	2 003 311	2036
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—*	—	—	186 431	4356*
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	6 158 000	—	700 000	—	—	—	284 384	5474

(Fortj.) **II. Anlage=Kapital.**

A. Deutsche Eisenbahnen.	87 Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.	88 Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1869 amortisirt.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt	mit	90 Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1868.	b. im Betriebs-Jahre 1869.
II. Privatbahnen. (Fortj.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.
0 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	5 250 000	1 800 000	5 900 000	851 400	—	—	547 840	103 804*
b. Halle-Kasseler	15 000 000	—	—	—	15 000 000	4	—	—
1 a. Magdeburg-Halberstädter	3 900 000	—	9 200 000	134 860	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	290 800	—	—	—	—
2 Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	336 500	—	—	391 431	18 679
3 Neisse-Brieger	1 100 000	—	350 000	7300	—	—	423 648	—
4 Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 000 000	151 300	—	—	12 295	—
5 Ostpreußische Südbahn	4 500 000	4 500 000	4 000 000	—	—	—	—	—
6 a. Pfälzische Ludwigsbahn	6 662 286	—	6 297 143	228 229	6 662 286	4	324 868	9765
b. Pfälzische Maximiliansb.	3 871 428	—	—	—	3 871 428	4 ½	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	828 571	—	—	—	828 571	4	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen	994 286	—	—	—	994 286	4	—	—
7 Rechte Oder-Ufer-E.	7 500 000	7 500 000	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	34 112 500	887 500	26 950 000	1 278 700	4 000 000*	3½, 4 u. 4½	—*	—
49 Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	1 714 286	—	629 714*	135 143	—	—	—*	—
51 a. Thüringische	22 411 000	—	11 900 000	1 260 200	—*	4 resp. 4½*	909 214	113 767
b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	33 400	—	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.								
53 Ungarische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	1 750 000	—	800 000	23 800	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	5 333 333	—	4 000 000	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	8 000 000	—	10 000 000	260 000	16 000 000	5,2	50 223	—
57 Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	12 200	—	—	—	—
58 Buschtěhrader {a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn}	2 464 000	—	—	150 500*	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	2 309 467	—	2 299 333	2800	4 608 800*	5,0	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000	289 520*	14 000 000	5,2	—	—
61 Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	22 000	—	—	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	47 416 251	—	15 235 000	2 826 880	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	6 677 800*	—	10 230 200*	—	16 908 000*	5,0	—	—
64 Kaiserin Elisabeth {a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn}	24 167 780	—	36 154 367	4 259 467	—*	5,2	444 177	—
65 Kaschau-Oderberger	1 157 955*	—	2 315 912*	—	1 157 955	5,0	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	19 326 133*	—	19 326 133*	38 600	38 652 266*	5,2	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	8 333 333	—	16 000 000	33 267*	—*	—*	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	58 104	130 241
69 a. Oesterreichische nördliche, b. Oesterreichische südöstliche, c. Wien-Neu-Szönyer	53 333 333	—	53 333 333	2 458 745*	66 666 666	5,2	—	—
70 I. Siebenbürger	9 333 333*	—	14 000 000*	—	15 333 333	5,0	—	—
71 Südbahn und Tiroler	100 000 000	—	235 066 768*	8 071 066	—*	—	—	—
72 Süd-Norddeutsche	10 500 000	—	6 783 400*	340 433	15 883 400	5,2	—	—
73 Theiß-Bahn	11 023 333	—	21 000 000*	259 456	32 023 411	5,2	130 563	—
74 Turnau-Kralup-Prager	2 666 667	—	2 000 000	43 100	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.								
75 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Grand Central Belge	16 988 600	—	14 734 586	—	—	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	1 333 333	—	1 600 000	38 000	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	17 142 857	—	5 142 857	59 428	5 142 857*	4 ½	—	—
79 a. Warschau-Wiener	12 500 000	—	4 900 000	756 425*	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	6 201 000	—	—	197 900	6 201 000	4 ½	—	—

Abschnitt C.

Transportmittel.

A. Deutsche Eisenbahnen.	91					92		93				94
	Lokomotiven							Davon sind				
	a. 4-	b. 6-	c. 8- rädrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation	Tender.
	Anzahl			Anzahl		Anzahl		Anz.	Anzahl.			Anz.
I. Staatsbahnen.												
1 Badische	32	140	57	7	236	2,03	0,27	202	236	—	—	229
2 Bayerische	6	415	—	—	421	1,80	0,24	352	230	191	109	421
3 Friedrich-Franz-E.	—	20	—	—	20	1,30	0,17	20	—	20	—	20
4 Main-Neckar-E.	2	32	—	—	34	2,64*	0,35	11	34	—	—	34
5 Oldenburgische	16	2	—	2	20	0,99	0,13	18	18	2	—	14
6 Bebra-Hanauer	—	34	—	—	34	1,77	0,33	34	—	—	6	34
7 Hannoversche	—	249	—	18	267	2,34	0,31	239	267	—	146	249
8 Main-Weser-B.	—	69	—	—	69	2,61	0,35	69	69	—	35	59
9 Nassauische	—	42	—	2	44	1,75	0,23	34	44	—	—	42
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	218	—	21	239	3,31	0,44	199	239	—	45	218
11 Preuß. Ostbahn	—	223	—	1	224	1,84	0,24	134	186	38	—	224
12 Saarbrücker	—	70	—	7	77	3,94	0,52	69	17	60	12	70
13 Westfälische	—	111	—	—	111	2,14	0,28	100	33	78	—	111
14 Sächsische Staats-E.	18	224	—	38	280	2,45*	0,33	280	280	—	—	216
15 Württembergische	—	79	134	9	222	2,14	0,30	222	222	—	10	211
II. Privatbahnen												
a) unter Staatsverwaltung.												
16 a. Bergisch-Märkische	—	278	—	35*	313*	3,73	0,49	291	313	—	—	278
b. Hessische Nordbahn	—	41	2	—	43	2,17	0,29	43	43	—	32	41
17 a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	7	196	—	4	207	3,31	0,44	188	207	—	97	203
c. Stargard-Posener	—	38	—	—	38	1,68	0,23	28	31	7	20	38
18 Rhein-Nahe-E.	—	36	—	—	36	2,35	0,30	33	36	—	10	36
19 Wilhelms-Bahn	—	33	—	—	33	1,34	0,18	30	14	19	—	33
20 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	2	2	1,28	0,17	2	2	—	—	—
21 a. Löbau-Zittauer	—	6	—	—	6	1,33	0,18	6	6	—	—	6
b. Zittau-Reichenberger	—	6	—	—	6	1,69	0,22	6	6	—	—	5
b. in Privatverwaltung.												
22 Altona-Kieler	—	40	—	—	40	1,23	0,16	29	40	—	27	25
23 Bayerische Ostbahnen	—	116	—	3	119	1,46	0,19	96	119	—	—	116
24 Berlin-Anhaltische	—	81	—	—	81	1,65	0,23	44	80	1	—	81
25 Berlin-Görlitzer	—	32	—	—	32	1,16	0,15	26	32	—	—	32
26 a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	3	101	—	8	112	2,83	0,37	63	112	—	55	104
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	64	—	—	64	3,37	0,43	36	22	42	—	64
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	54	—	—	54	1,82	0,24	53	54	—	54	54
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	10	—	—	10	1,13	0,15	10	10	—	—	10
d. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,96	0,13	21	30	—	24	30
29 Braunschweigische	20	86	—	8	114	2,99	0,40	16	114	—	—	106
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	52	—	—	52	2,31	0,30	52	52	—	—	53
31 Frankfurt-Hanauer	—	16	—	1	17	3,11	0,41	7	17	—	—	16
32 Glückstadt-Elmshorner	—	5	—	—	5	1,11	0,15	4	5	—	3	5
33 Hessische Ludwigs-E.	—	64	2	5	71	1,96*	0,26	38	71	—	—	66
34 Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4
35 Kirchheimer	—	2	—	—	2	2,33	0,31	2	—	2	—	2
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	276	—	49	326	4,61	0,61	250	326	—	—	274
37 Leipzig-Dresdener	—	80	—	2	82	2,73	0,36	50	82	—	80	80
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	4
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	20	—	—	20	1,36	0,18	10	20	—	12	20
zu übertragen	105	3727	195	222	4249	.	.	.	.	.	.	.

I. Bestand der

95 Firma der	1 F. Borsig in Berlin.	2 v. Maffei in Hirschau bei München.	3 Maschinenfabrik (E. Keßler) in Eßlingen.	4 G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt.	5 Wien-(Gloggnitzer-) Raaber Maschinenfabrik in Wien.	6 R. Hartmann in Chemnitz.	7 Maschinenfabrik der Oesterreich. Staats-E.-G.	8 Egestorff in Linden bei Hannover.	9 Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe.	10 F. Wöhlert in Berlin	11 Actien-Gesellschaft „Vulkan" in Stettin.	12 Henschel u. Sohn in Kassel	13 G. Günther in Wiener-Neustadt.	14 E. Keßler in Carlsruhe.
1 Badische	.	.	.	.	.	.	.	.	192	.	.	.	.	[illegible]
2 Bayerische	.	368	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	21
3 Friedrich-Franz-E.	.	.	.	.	.	20	.	.	.	.	.	.	.	.
4 Main-Neckar-E.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	6	.	10
5 Oldenburgische	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.
6 Bebra-Hanauer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34	.	.
7 Hannoversche	20	.	.	.	.	.	.	142	.	19	5	23	.	1
8 Main-Weser-B.	.	.	6	.	.	.	.	6	.	.	4	33	.	20
9 Nassauische	6	.	32	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	144	3	.	.	.	.	.	.	.	43	18	4	.	.
11 Preuß. Ostbahn	105	.	.	.	.	.	.	24	.	34	2	.	.	.
12 Saarbrücker	42	.	.	.	.	.	.	.	29	6	.	.	.	.
13 Westfälische	38	.	.	.	.	.	.	23	.	14	11	20	.	[illegible]
14 Sächsische Staats-E.	20	.	.	.	.	221	.	.	.	5	.	.	.	[illegible]
15 Württembergische	.	3	204	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16 a. Bergisch-Märkische	168	.	37	.	.	.	.	.	.	13	32	43	.	10
b. Hessische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	27	.	[illegible]
17 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	110	.	.	14	.	.	.	.	.	37	40	.	.	.
c. Stargard-Posener	24	.	.	.	.	.	.	.	.	3	11	.	.	.
18 Rhein-Nahe-E.	31	.	.	.	.	.	.	.	3	2	.	.	.	.
19 Wilhelms-Bahn	14	.	.	8	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.
20 a. Gößnitz-Geraer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Greiz-Brunner	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
21 a. Löbau-Zittauer	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.
b. Zittau-Reichenberger	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.
22 Altona-Kieler	.	.	.	.	.	.	.	32	.	.	.	.	.	.
23 Bayerische Ostbahnen	.	119	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24 Berlin-Anhaltische	80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25 Berlin-Görlitzer	14	.	.	.	.	10	.	.	.	6	.	.	.	.
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	52	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
28 a. Stammbahn rc.	25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.
b. Starg.-Cösl.-Clb.	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.
d. Vorpommersche	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.
29 Braunschweigische	.	.	.	.	.	.	.	106	.	.	.	.	.	.
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	29	.	.	.	.	.	.	.	.	14	3	.	.	.
31 Frankfurt-Hanauer	.	.	1	.	.	.	.	.	5	.	.	7	.	4
32 Glückstadt-Elmshorner	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33 Hessische Ludwigs-E.	.	.	71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34 Homburger	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.
35 Kirchheimer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	[illegible]
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	248	.	.	.	.	28	36	.	4	.	.	.	.	1
37 Leipzig-Dresdener	38	.	32	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	19	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.
zu übertragen	1366	495	383	22	.	321	36	333	248	206	184	203	.	9[illegible]

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

Nr.	Cockerill J. in Seraing	L. Schwartzkopff in Berlin	Sharp u. Co. in Manchester	Beyer, Peacock und Comp. in Manchester	Société de Couillet in Couillet	R. Stephenson in Newcastle	Société St. Léonard i. Lüttich	Union-Giesserei i. Königsberg	Krauss u. Comp. in München	v. Ruffer in Breslau	Maschinenfabrik in Grafenstaden	Schichau in Elbing	Wilson u. Comp. in Leeds	J. Meyer in Mülhausen	Canada Works in Birkenhead bei Liverpool	Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-G.	Köchlin in Mülhausen	Hawthorn in Newcastle	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn	Stothert u. Slaughter in Bristol	Société de construction in Tubize	Werkst. der Württemberg. E.	Werkstätte der Taunus-E.-G.	Kitson u. Comp. in Leeds	Cail und Comp. in Paris	Dübs u. Comp. in Glasgow	W. Norris in Philadelphia	Regnier Poncelet in Lüttich	Werkstätte der Köln-Mindener E.-G.	Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Carlsruhe	Central-Werkst. der Main-Neckar-E. in Darmstadt	Manning, Wardle u. Comp. in Leeds	J. Neilson u. Co. in Glasgow	Werkstätte der Grand Central Belge	A. Meyer u. Co. in Barmen	Forrester in Liverpool	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Rheinische Maschinenbau-Ges.	Werkstätte d. Wilhelmsbahn	Werkstätte d. Westfälischen E.	Hamburg-Magdeb. Dampfschifffahrts-Komp. in Buckau	Bahnhofs-Werkstätte in Braunschweig	W. Geyer in Dresden	Jacobi u. Co. in [illegible]	England in London
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
1	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	24	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	.	36	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
10	.	26	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	.	17	.	.	.	.	.	24	.	.	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.
14	1	10	.	.	.	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
15	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16a	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
- b	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.
20a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21a	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	.	4	4	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28a	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.
30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	[illegible]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	18	99	25	2	.	38	.	24	28	12	24	18	8	13	.	10	.	5	.	.	.	6	.	5	.	.	4	.	4	3	3	.	.	.	2	2	.	.	2	2	.	1	1	1	.

A. Deutsche Eisenbahnen.	91					92		93				94	95 I. Bestand der													
	Lokomotiven							Davon sind					Firma der													
	a. 4-	b. 6-	c. 8- rädrige.	d. Tender-Lokomotiven	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. gekuppelt	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation	Tender.	A. Borsig in Berlin.	J. A. Maffei in Hirschau bei München.	Maschinenfabrik (E. Keßler) in Eßlingen.	G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt.	Wien-(Gloggnitzer) Raaber Maschinenfabrik in Wien.	R. Hartmann in Chemnitz.	Maschinenfabrik der Oesterreich. Staats-E.-G.	Egestorff in Linden bei Hannover.	Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe.	F. Wöhlert in Berlin.	Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	Henschel u. Sohn in Kassel.	W. Günther in Wiener-Neustadt.	
II. Privatbahnen. (Forts.)	Anzahl.			Anzahl		Anzahl		Anz.	Anzahl.			Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
übertragen	105	3727	195	222	4249	—	—	—	—	—	—	—	1366	495	383	22	.	321	36	333	248	206	184	208	.	
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	60	—	—	60	3,10	0,41	54	60	—	7	60	42	.	.	.	.	.	.	6	.	5	3	.	.	
b. Halle-Kasseler	—	32	—	—	32	1,43	0,19	32	32	—	—	32	28	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	58	—	4	62	2,10	0,28	46	42	20	—	58	56	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	25	—	1	26	1,62	0,24	21	23	3	2	25	25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
42 Mecklenburgische	—	24	—	3	27	1,40	0,19	13	27	—	—	24	23	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.	.	.	
43 Reisse-Brieger	—	7	—	—	7	1,13	0,15	7	7	—	7	7	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	11	—	—	11	1,16	0,15	11	4	7	—	11	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
45 Ostpreußische Südbahn	—	25	—	4	29	0,96	0,13	24	29	—	—	25	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	47	—	1	48	2,0	0,26	29	48	—	—	46	.	28	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	3	18	2,15	0,28	11	18	—	—	15	.	8	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
c. Neustadt-Dürkheimer	—	3	—	—	3	1,45	0,19	2	3	—	—	3	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
d. Pfälzische Nordbahnen	—	4	—	—	4	1,05	0,14	4	4	—	—	4	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	44	—	—	44	1,52	0,20	27	44	—	—	44	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	.	.	
48 Rheinische	18	173	—	30	221	2,97	0,39	154	221	—	38	191	181	.	.	.	.	.	.	.	20	1	.	.	.	
49 Schleswigsche	—	12	2	9	23	0,74	0,10	20	23	—	—	14	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
50 Taunus-E.	—	18	—	2	20	2,98	0,39	8	20	—	—	17	.	.	1	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	
51 a. Thüringische	—	93	—	2	95	2,46	0,33	94	95	—	1	94	79	8	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	
b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	12	28	—	—	24	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
52 Tilsit-Insterburger	—	5	—	—	5	0,70	0,09	5	5	—	—	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
B. Oesterreichische Bahnen.																										
53 Ungarische Staats-E.	—	25	—	—	25	1,33	0,20	25	—	—	—	25	.	.	.	25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
54 Aussig-Teplitzer	—	12	—	—	12	1,85	0,24	12	12	—	—	12	5	.	.	4	.	3	.	.	.	.	.	.	.	
55 Böhmische Nordbahn	—	18	—	—	18	0,93	0,12	18	18	—	—	16	.	.	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
56 Böhmische Westbahn	—	34	—	—	34	1,27	0,17	84	34	—	—	29	.	11	.	23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
57 Brünn-Rossitzer	—	6	—	1	7*	1,86	0,25	7	7	—	—	6*	.	.	.	1	.	.	6	.	.	.	.	.	.	
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	—	7	—	5	12	1,23	0,16	12	12	—	12	7	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	
b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	9	—	—	9	1,00	0,13	9	9	—	—	9	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	79	—	—	79	1,27	0,17	77	79	—	—	79	3	.	.	50	.	.	8	.	.	.	.	.	18	
61 Graz-Köflacher	—	3	5	—	8	1,51	0,20	8	—	8	—	8	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	244	—	6	250	3,13	0,41	250	250	—	—	257	12	30	.	64	126	.	.	.	.	.	.	.	.	
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	35	—	—	35	0,975	0,13	35	—	—	—	35	.	.	.	35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	120	—	14*	134*	2,35	0,31	134	134	—	14	111	.	.	.	39	.	.	42	.	.	.	.	.	44	
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
65 Kaschau-Oderberger	—	5	—	—	5	1,23	0,16	5	5	—	—	5	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	35	—	—	35	0,75	0,10	35	35	—	—	35	.	.	.	35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	35	—	—	35	0,74	0,097	35	35	—	—	35	.	.	.	15	.	.	12	.	.	.	.	.	.	
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	2	8	—	10	1.24	0,16	10	10	—	—	10	.	.	.		.	.	8	.	.	.	.	.	2	
69 a. Oesterreichische nördliche	—	32	85	44	161	2,58	0,34	155	161	—	—	117	.	6	14	.	27	.	68	.	.	.	.	.	19	
b. Oesterreichische südöstliche	—	97	36*	49	182	1,97	0,26	176	182	—	—	135	.	22	.	.	33	.	66	.	.	.	.	.	55	
c. Wien-Neu-Szönyer	—	10	11	4	25	1,19	0,16	25	25	—	—	21	.	.	.	.	10	.	15	.	.	.	.	.	.	
70 I. Siebenbürger	—	21	—	—	21	0,75	0,10	21	21	—	—	21	.	10	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	5	
71 Südbahn und Tiroler	—	290	93	54	437	1,67	0,22	437	437	—	—	383	.	8	79	87	172	.	.	.	.	.	.	.	54	
72 Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,37	0,18	40	—	—	—	40	.	12	.	.	.	28	.	.	.	.	.	.	.	
73 Theiß-Bahn	—	72	—	—	72	0,93	0,12	68	72	—	—	72	.	.	.	.	.	.	60	.	.	.	.	.	8	
74 Turnau-Kralup-Prager	—	10	—	—	10	0,87	0,13	10	10	—	—	8	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
C. Fremdländische Bahnen.																										
75 Niederländische Staats-E.	—	90	—	6	96	0,85	0,11	86	—	96	—	90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
76 Grand Central Belge	—	86	18	37	141	1,88	0,25	126	—	—	—	104	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
77 Lüttich-Mastrichter	—	6	—	—	6	1,55	0,20	6	6	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
78 Niederländische Rhein-E.	—	58	—	4	62	2,53	0,33	56	62	—	6	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	
79 a. Warschau-Wiener	—	77	—	—	77	1,66	0,22	58	—	77	—	77	20	.	.	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
b. Warschau-Bromberger	—	22	—	—	22	1,11	0,15	12	—	22	—	22	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Summa	123	5979	465	506	7072	.	.	.	.	.	.	.	1931	644	495	479	368	352	350	342	277	217	213	209	305	12

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

Nr.	[illegible] in Eßlingen	L. Schwartzkopff in Berlin	Sharp u. Co. in Manchester	Beyer, Peacock und Comp. in Manchester	Société de Couillet in Couillet	R. Stephenson in Newcastle	Société St. Léonard i. Lüttich	Union-Gießerei i. Königsberg	Krauß u. Comp. in München	v. Ruffer in Breslau	Maschinenfabrik in Grafenstaden	Schichau in Elbing	Wilson u. Comp. in Leeds	J. Meyer in Mühlhausen	Canada Works in Birkenhead bei Liverpool	Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger E. G.	Köchlin in Mühlhausen	Hawthorn in Newcastle	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn	Stothert u. Slaughter in Bristol	Société de construction in Tubize	Werkst. der Württemberg. E.	Werkstätte der Taunus-E. B.	Kitson u. Comp. in Leeds	Cail und Comp. in Paris	[illegible] u. Comp. in Glasgow	W. Norris in Philadelphia	Regnier Poncelet in Lüttich	Werkstätte der Köln-Mindener E. G.	Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Carlsruhe	Central-Werkst. der Main-Neckarb. in Darmstadt	Manning, Wardle u. Comp. in Leeds	J. Neilson u. Co. in Glasgow	Werkstätte der Grand Central Belge G.	A. [illegible] u. Co. in Barmen	[illegible] in Liverpool	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter E. G.	Rheinische Maschinenbau-Ges.	Werkstätte d. Wilhelmsbahn	Werkstätte d. Westfälischen E.	Hamburg-Magdeb. Dampfschifffahrts-Comp. in Buckau	Bahnhofs-Werkstätte in Braunschweig	W. [illegible] in Dresden	Jacobi u. Co. in [illegible]	[illegible] zu London
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
	18	99	25	2	.	38	.	24	28	12	24	18	8	13	.	10	.	5		.	.	6		5	.	.	4	.	4	3	3	.	.	.	2	2	.	.	2	2	.	1	1	1	.
40a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.
42	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
45	.	.	.	.	.	.	.	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46a	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	.	.	.	2	.	.	.	.	.	19	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
48	2	8	.	.	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
49	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	6	.	11	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
50	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
51a	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
53	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
58a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
59	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
62	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
65	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
66	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
67	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
68	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
69a	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
70	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
71	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
72	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
73	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
75	.	.	.	84	.	.	3	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
76	22	.	2	.	48	.	37	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	9	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
77	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
78	.	.	54	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
79a	.	.	10	.	.	.	3	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	113	107	95	89	48	45	44	37	32	31	30	24	21	17	11	10	10	9	9	9	7	6	6	5	5	5	4	4	4	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1

(Forts.) **I. Bestand der**

A. Deutsche Eisenbahnen.	96 Personenwagen: a. 4-rädrige	96 b. 6-rädrige	96 c. 8-rädrige	96 d. zusammen.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt.	97 b. pro Meile Bahnlänge	97 b. pro Kilometer Bahnlänge	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge	a. pro Kilometer Bahnlänge	b. pro Achse
	Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze		Plätze
I. Staatsbahnen.															
1 Badische	690	61	2	753	1571	13,50	1,79	2084	7356	21 550	—	30 990	266,26	35,35	19,73
2 Bayerische	614	429	—	1043*	2515	10,77	1,43	2102	10 916	24 835	—	37 853	162,11	21,52	15,06
3 Friedrich-Franz-E.	49	—	—	49	98	6,35	0,84	100	424	856	540	1920	124,35	16,51	19,59
4 Main-Neckar-E.	46	70	—	116	302	23,47*	3,11	384	1132	3218	—	4734	367,63*	48,[illegible]	15,67
5 Oldenburgische	64	—	—	64	128	6,36	0,84	147	688	1764	—	2599	129,17	17,15	20,30
6 Bebra-Hanauer	65	21	—	86	193	10,01	1,33	194	924	2660	—	3778	196,77	26,13	19,58
7 Hannoversche	142	322	—	464*	1250	10,97	1,46	946	4434	10 676	5160	21 216	186,14	24,71	16,97
8 Main-Weser-B.	41	87	—	128	343	12,98	1,72	335	1485	3800	—	5620	212,63	28,23	16,38
9 Nassauische	139	—	—	139	278	11,08	1,47	536	1028	3080	—	4644	185,17	24,59	16,70
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	141	189	1	331	853	11,81	1,57	649	2834	6644	5448	15 566	215,45	28,61	18,25
11 Preuß. Ostbahn	81	250	—	331*	912	7,49	0,99	765	4152	7360	4392	16 669	136,88	18,17	18,28
12 Saarbrücker	118	—	—	118	236	12,07	1,60	258	740	1800	2615	5413	276,88	36,75	22,94
13 Westfälische	44	82	—	126	334	6,44	0,85	218	1154	3206	1792	6370	122,83	16,31	19,07
14 Sächsische Staats-E.	381	180	—	561	1302	11,51*	1,53	987	5138	14 030	150	20 305	179,65*	23,85	15,60
15 Württembergische	130	—	282	412	1388	13,36	1,79	815	5838	17 272	—	23 925	230,42	30,59	17,23
II. Privatbahnen															
a) unter Staatsverwaltung.															
16 a. Bergisch-Märkische	101	244	—	345	934	11,15	1,48	1022	3492	7880	6210	18 604	222,06	29,48	19,92
b. Hessische Nordbahn	—	57	—	57	171	8,63	1,15	89	502	1930	—	2521	127,19	16,89	14,74
17 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	67	114	—	181	476	8,05*	1,07	363	1510	4221	2823	8917	150,40*	19,98	18,73
c. Stargard-Posener	—	44	—	44	132	5,83	0,77	144	560	1040	650	2394	105,78	14,04	18,13
18 Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,00	0,66	90	264	1400	—	1754	109,63	14,55	21,93
19 Wilhelms-Bahn	13	21	—	34	89	3,97	0,53	58	231	900	492	1681	74,91	9,94	18,89
20 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	6,41	0,85	12	40	110	—	162	103,83	13,79	16,20
21 a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,99	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
b) in Privatverwaltung.															
22 Altona-Kieler	47	43	—	90	223	6,90	0,90	178	840	3472	—	4490	136,89	18,17	20,13
23 Bayerische Ostbahnen	323	—	—	323	646	7,93	1,05	675	2714	8210	—	11 599	142,39	18,92	17,55
24 Berlin-Anhaltische	84	102	—	186	474	9,65	1,28	516	1960	4280	720	7476	152,13	20,20	15,77
25 Berlin-Görlitzer	72	—	—	72	144	5,22	0,69	95	516	1426	596	2633	95,40	12,67	18,29
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	18	194	—	212	618	15,56	2,07	490	2504	6160	1656	10 810	272,16	36,13	17,49
27 Berlin-Potsdam-Magdebgr.	5	142	—	147	436	22,31	2,96	431	1424	3834	1950	7639	390,94	51,91	17,52
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	43	71	—	114	299	10,07	1,34	186	1024	2621	1580	5411	182,19	24,19	18,10
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	50	—	50	150	6,55	0,87	60	544	1680	550	2834	123,75	16,43	18,89
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	42	—	—	42	84	9,44	1,25	24	288	534	648	1494	167,87	22,29	17,79
d. Vorpommersche	—	95	—	95	285	9,06	1,21	108	880	2860	1350	5198	165,34	21,98	18,24
29 Braunschweigische	3	144	—	147	438	11,50	1,53	394	1700	5174	—	7268	190,86	25,34	16,59
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	58	61	1	120	303	13,24	1,76	168	852	3230	1450	5700	248,96	33.05	18,81
31 Frankfurt-Hanauer	55*	4	—	59	122	22,35	2,96	148	612	1260	—	2020	369,96	49,12	17,12
32 Glückstadt-Elmshorner	—	7	—	7	21	4,67	0,62	14	94	260	—	368	81,78	10,96	17,52
33 Hessische Ludwigs-E.	179	19	—	198	415	11,45*	1,52	554	1810	6070	—	8434	232,79*	30,91	20,33
34 Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,59	17,59
35 Kirchheimer	6	—	1	7	16	18,30	2,46	11	56	166	—	233	269,36	35,76	14,56
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	52	170	—	222*	614	8,68	1,15	571	2180	4870	5300	12 921	182,82	24,27	21,04
37 Leipzig-Dresdener	75	106	—	181	468	15,58	2,07	282	1680	6260	—	8222	273,79	36,35	17,57
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	19	12	—	31	74	92,30	12,27	76	288	665	—	1029	1286,25	170,64	13,90
39 Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	—	51	—	51	153	10,37	1,36	122	592	1920	—	2634	178,55	23,71	17,22

100				101			102							103			
Transportmittel.																	
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6-	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4 rädrige offene.	b. 4 rädrige bedeckte.	c. 6 rädrige offene.	d. 6 rädrige bedeckte.	e. 8 rädrige offene.	f. 8 rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Anzahl.			Anz.		Anzahl.		Anzahl.		Anzahl		Anzahl.		Anzahl		Anzahl.		
146	—	—	146	292	2,51	0,33	1586	1672	44	197	—	—	3499	7239	62,30	8,26	1
176	28	—	204	436	1,87	0,25	2198	2618	760	468	—	—	6044	13 316	57,03	7,57	2
6	—	—	6	12	0,78	0,10	60	125	—	—	—	—	185	370	23,96	3,18	3
14	—	—	14	28	2,18*	0,29	115	189	—	20	—	—	324	668	51,90*	6,89	4
8	—	—	8	16	0,80	0,11	128	70	—	—	—	—	198	396	19,68	2,61	5
—	16	—	16	48	2,50	0,33	136	240	—	—	—	—	376	752	39,17	5,20	6
6	95	—	101*	297	2,61	0,35	3188	2068	97	11	22	234	5620	11 860	104,05	13,81	7
5	24	—	29	82	3,10	0,41	378	368	—	—	—	9	755	1528	57,81	7,67	8
23	—	—	23	46	1,85	0,24	1074	97	—	—	—	—	1171	2342	93,36	12,40	9
32	28	—	60	148	2,05	0,27	2870	1779	161	15	35	21	4881	10 050	139,10	18,47	10
—	70	—	70	210	1,72	0,23	922	2502	90	227	—	—	3741	7799	64,04	8,50	11
34	—	—	34	68	3,48	0,46	1952	474	—	—	—	—	2426	4852	248,15	32,94	12
20	33	—	53	139	2,68	0,36	1378	539	29	24	10	22	2002	4121	79,46	10,55	13
K. 102b	K. 102d	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	7038	2281	32	12	4	9	9376	18 822	166,45*	22,10	14
18	—	58	76	268	2,36	0,34	1262	1007	—	—	112	323	2704	6278	60,46	8,03	15
97	52	—	149*	350	4,18	0,55	8396	1370	67	26	30	—	9889	19 931	237,90	31,55	16a
11	6	—	17*	40	2,02	0,27	267	82	—	—	—	7	356	726	36,63	4,86	- b
37	30	—	67	164	2,77*	0,37	2831	963	997	112	47	—	4950	11 103	177,42	23,56	17ab
—	13	—	13	39	1,72	0,25	112	211	—	35	2	—	360	759	33,54	4,45	- c
8	—	—	8	16	1,00	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,53	18
6	9	—	15	39	1,74	0,23	837	217	16	3	—	2	1075	2173	88,47	11,74	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
in Kol. 102b	—	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	—	3	—	—	—	—	3	6	3,83	0,51	- b
	—	—					50	20	—	2	—	2	74	154	34,14	4,53	21a
	—	—					80	35	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	- b
11	—	—	11	22	0,67	0,09	183	308	—	—	2	2	495	998	30,42	4,04	22
80	—	—	80	160	1,97	0,26	920	1037	—	—	—	—	1957	3914	48,09	6,38	23
12	9	—	21	51	1,03	0,14	824	496	30	52	5	25	1432	3006	61,17	8,12	24
10	—	—	10	20	0,72	0,096	433	189	—	—	—	—	622	1244	45,07	5,98	25
9	31	—	40	111	2,79	0,37	239	760	75	339	19	57	1489	3544	89,22	11,85	26
—	54	—	54	162	8,29	1,10	386	196	27	184	—	—	793	1797	91,96	12,21	27
6	15	—	21	57	1,92	0,25	111	325	—	60	34	24	554	1284	43,23	5,74	28a
—	12	—	12	36	1,57	0,21	122	138	42	30	—	—	332	736	32,14	4,27	- b
4	—	—	4	8	0,90	0.12	16	116	—	—	—	—	132	264	29,66	3,94	- c
10	6	—	16	38	1,21	0,16	344	215	—	—	—	—	559	1118	35,61	4,73	- d
—	44	—	44	132	3,47	0,46	804	600	37	3	10	45	1499	3148	82,67	10,98	29
11	—	2	13	30	1,31	0,17	1038	292	15	3	30	2	1380	2842	124,13	16,48	30
12	—	—	12	24	4,39	0,58	64	120	—	—	—	—	184	368	67,40	8,94	31
1	—	—	1	2	0,44	0,06	33	21	—	—	—	—	54	108	24,0	3,19	32
64*	8	—	72	152	4,19*	0,56	688	430	—	—	—	—	1118	2236	61,72*	8,19	33
3	—	—	3	6	2,49	0,38	15	6	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	34
2*	—	—	2	4	4,65	0,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
23	43	—	66*	175	2,48	0,33	5966	1060	375	254	40	—	7695	16 099	227,78	30,24	36
22	4	—	26	56	1,86	0,25	925	457	74	131	—	7	1594	3407	113,45	15,06	37
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	6	7,50	0,99	38
7	2	—	9	20	1,36	0,18	110	117	43	23	—	—	293	652	44,20	5,87	39

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

Nr.	A. Deutſche Eiſenbahnen.	96 Perſonenwagen: a. 4rädrige	b. 6rädrige	c. 8rädrige	d. zuſammen.	97 Achſen unter denſelben: a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	98 Die Perſonenwagen enthalten Plätze: a. I. Klaſſe.	b. II. Klaſſe.	c. III. Klaſſe.	d. IV. Klaſſe.	e. zuſammen.	99 Durchſchnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achſe.
		Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze.		Plätze.
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)															
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	82	47	—	129	305	15,75	2,09	192	928	3293	960	5373	277,53	36,85	17,62
	b. Halle-Kaſſeler	120	—	—	120	240	10,16	1,43	60	1040	2500	2100	5700	255,49	33,92	23,75
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	11	133	—	144	421	14,30	1,88	290	1280	4350	2080	8000	271,74	36,08	19,00
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	38	—	38	114	7,98	1,06	84	364	1220	450	2118	148,33	19,69	18,58
42	Mecklenburgiſche	14	31	9	54	157	8,15	1,08	126	504	1470	650	2750	142,71	18,93	17,52
43	Neiſſe-Brieger	—	10	—	10	30	4,85	0,64	23	113	144	225	505	81,71	10,85	16,83
44	Niederſchleſiſche Zweigbahn	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	590	366	1370	144,21	19,15	17,12
45	Oſtpreußiſche Südbahn	12	37	—	49	135	4,49	0,60	66	352	1360	900	2678	89,09	11,85	19,84
46	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	125	—	—	125	250	10,43	1,38	195	1104	2940	—	4239	176,83	23,45	16,96
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	46	—	—	46	92	11,0	1,46	96	442	1000	—	1538	183,91	24,42	16,71
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	3	—	—	3	6	2,91	0,38	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,00
	d. Pfälziſche Nordbahnen	16	—	—	16	32	8,37	1,11	36	180	500	—	716	187,43	24,90	22,37
47	Rechte Oder-Ufer-E.	18	35	—	53	141	4,86	0,65	80	464	1280	1020	2844	98,00	13,01	20,17
48	Rheiniſche	387	28	—	415	858	11,54	1,53	2392	5422	8740	818	17 372	233,59	31,01	20,25
49	Schleswigſche	48	—	—	48	96	3,07	0,41	120	374	1394	—	1888	60,38	8,02	19,67
50	Taunus-E.	108	20	—	128	276	41,12	5,46	602	1472	2510	—	4584	683,18	90,70	16,61
51	a. Thüringiſche	18	125	—	143	411	10,65	1,41	355	1936	4400	—	6691	173,34	23,01	16,28
	b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,38	0,10	120	576	1320	—	2016	88,11	11,79	16,80
52	Tilſit-Inſterburger	—	12	—	12	36	5,03	0,61	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,78
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.															
53	Ungariſche Staats-E.	22	—	—	22	44	2,69	0,36	44	120	600	—	764	46,73	6,20	17,36
54	Auſſig-Teplitzer	—	20	—	20	60	16,17*	2,15	120	276	320	—	716	192,99*	25,83	11,93
55	Böhmiſche Nordbahn	54	—	—	54	108	5,61	0,74	120	512	1060	720	2412	125,31	16,83	22,33
56	Böhmiſche Weſtbahn	80	—	—	80	160	6,00	0,80	114	912	2300	—	3326	124,15	16,58	20,79
57	Brünn-Roſſitzer	4	2	1	7*	18	4,80	0,64	12	64	216	—	292	77,81	10,34	16,22
58	Buſchtěhrader a. Lokomotivbahn	21	—	3	24	54	6,08*	0,81	66	168	626	300	1160	130,63*	17,35	21,48
	Buſchtěhrader b. Pferdebahn	1*	—	—	1	2	—	—	—	18	—	—	18	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	22	—	—	22	44	4,89	0,65	36	232	500	100	868	96,55	12,82	19,71
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	95*	30*	—	125	280	4,49	0,59	270	1280	3650	—	5200	83,53	11,08	19,03
61	Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,25	16,76
62	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	403	1	—	404	809	10,14	1,35	974	3784	6672	—	11 430	143,27	19,03	14,13
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	150	—	—	150	300	8,36	1,11	234	920	3170	2520	6844	190,89	25,32	22,81
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokomotivbahn	378	—	4	382*	772	13,56	1,80	723	2855	8752	—	12 330*	216,58	28,75	15,97
	Kaiſerin Eliſabeth b. Pferdebahn	38	—	—	38	76	4,37	0,58	10	101	220	—	331	19,08	2,53	4,36
65	Kaſchau-Oderberger	18	—	—	18	36	8,18	1,11	18	136	600*	—	754	183,90	24,42	20,93
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	84	—	—	84	168	3,84	0,48	189	744	1800	520	3253	70,48	9,36	19,36
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	60	—	—	60	120	2,54	0,33	120	664	1340	—	2124	44,94	5,96	17,70
68	Mohacs-Fünfkirchener	12	—	—	12	24	2,97	0,39	18	112	184	100	414	51,24	6,80	17,25
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	141	—	71*	212	566	9,08	1,20	864	2658	5471	—	8993	144,33	19,18	16,0
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	177	1*	41	219	521	5,65	0,75	605	3000	4972	—	8577	93,07	12,36	16,56
	c. Wien-Neu-Szönyer	11	18*	31	60	200	9,58	1,27	214	584	2188	—	2986	142,61	18,94	15,16
70	I. Siebenbürger	74	—	—	74	148	5,29	0,10	144	768	1700	400	3012	107,81	14,29	20,35
71	Südbahn und Tiroler	497*	32	307*	836	2318	8,94	1,11	2748	8544	22 678	—	33 970	129,63	17,21	14,61
72	Süd-Norddeutſche	95	—	—	95	190	6,46	0,86	196	826	1420	870	3312	112,85	14,96	17,43
73	Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,14	12,05	16,11
74	Turnau-Kralup-Prager	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
	C. Fremdländiſche Bahnen.															
75	Niederländiſche Staats-E.	210	4	—	214	432	3,93	0,51	1248	2200	5420	—	8868	78,64	10,44	20,53
76	Grand-Central-Belge	210	24	—	234	492	6,82	0,91	1136	2015	6340	—	9491	131,58	17,47	19,29
77	Lüttich-Maſtrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
78	Niederländiſche Rhein-E.	206	1*	—	207	415	16,91	2,25	1922	2690	5022	—	9634	394,03	52,29	23,21
79	a. Warſchau-Wiener	26*	67	—	93*	253	5,45	0,12	264	1108	1505	1440	4317	93,04	12,35	17,06
	b. Warſchau-Bromberger	10	56	—	66	188	9,54	1,21	120	400	1520	1440	3480	176,85	23,45	18,51

Transportmittel.

100				101			102							103			
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6-	c. 8-	d.	a.	b.		a. 4 rädrige	b.	c. 6 rädrige	d.	e. 8 rädrige	f.	g.	a.	b.		
rädrige.			zusammen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	zusammen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl		Anzahl		Anzahl		Anzahl	Anzahl.			
—	18	—	18	54	2,79	0,37	801	780	—	—	5	56	1642	3406	175,93	23,36	40a
10	—	—	10	20	0,90	0,12	452	281	—	—	—	—	733	1466	65,71	8,72	- b
—	33	—	33	99	3,36	0,44	726	648	21	162	—	25	1582	3397	115,39	15,32	41a
—	7	—	7	21	1,47	0,20	41	108	13	76	2	—	243	579	40,55	5,38	- b
4	4	—	8	20	1,04	0,14	129	87	4	30	18	58	326	838	43,49	5,77	42
—	6*	—	6	18	2,91	0,39	9	35	12	6	—	—	62	142	22,98	3,05	43
2	3	—	5	13	1,37	0,18	26	58	—	—	21	6	111	276	29,05	3,86	44
9	—	—	9	18	0,60	0,08	153	360	—	—	—	—	513	1026	33,97	4,51	45
35	—	—	35	70	2,92	0,39	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	140,29	18,62	46a
15	—	—	15	30	3,59	0,47	395	140	6	—	—	—	541	1088	130,14	17,25	- b
3	—	—	3	6	2,91	0,38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
3	—	—	3	6	1,57	0,30	65	50	—	—	—	—	115	230	60,20	8,00	- d
—	19	—	19	57	1,96	0,26	707	131	14	10	—	—	862	1748	60,23	8,00	47
122	2	—	124	250	3,36	0,45	3388	663	3	—	11	—	4065	8155	109,65	14,56	48
16	—	—	16	32	1,02	0,14	156	132	—	—	—	—	288	576	18,42	2,44	49
9	8	—	17	42	6,26	0,83	122	108	12	—	—	—	242	496	73,92	9,81	50
22	34	—	56*	146	3,78	0,50	824	1038	14	5	—	36	1917	3925	101,68	13,30	51a
—	12	—	12	36	1,59	0,21	192	173	—	—	—	—	365	730	32,14	4,27	- b
4	—	—	4	8	1,12	0,15	59	75	—	—	—	—	134	268	37,43	4,97	52
4	—	—	4	8	0,49	0,07	388	135	—	—	—	—	523	1046	63,95	8,49	53
9	—	—	9	18	4,55*	0,64	701	70	—	—	—	—	771	1542	237,60	31,55	54
14	—	—	14	28	1,45	0,19	434	88	—	—	—	—	522	1044	54,24	7,20	55
14*	—	—	14	28	1,05	0,14	700	192	—	—	—	—	892	1784	66,91	8,88	56
2	—	1	3*	8	2,13	0,28	170	10	—	—	—	—	180*	360	96,0	12,75	57
6	—	—	6	12	1,35*	0,18	237	20	—	—	—	—	257	514	52,88	7,02	58a
4	—	—	4	8	4,68	0,62	77	—	—	—	—	—	77	154	90,06	11,96	- b
5*	—	—	5	10	1,11	0,15	148	27	—	—	—	—	175	350	38,93	5,17	59
43	1	—	44	89	1,43	0,19	553	1204	—	—	13	42	1812	3734	59,98	7,96	60
—	—	3	3	12	2,26	0,29	155	—	—	—	—	4	159	326	61,39	8,15	61
127	—	—	127	254	3,18	0,42	3190	2682	1	—	108	213	6194	13 031	163,34	21,69	62
15	—	—	15	30	0,84	0,11	548	365	—	—	—	—	913	1826	50,88	6,76	63
79	—	1	80*	162	2,84	0,38	796	1587	1	—	8	—	2392*	4801	84,33	11,20	64a
4	—	—	4	8	0,46	0,06	528	154	—	—	16	—	698	1428	82,21	10,91	- b
3	—	—	3	6	1,46	0,19	160	15	—	—	—	—	175	350	85,37	11,33	65
25	—	—	25	50	1,08	0,14	366	323	—	—	—	—	689	1378	29,86	3,96	66
22*	—	—	22	44	0,91	0,12	135	592	—	—	—	—	727	1454	30,77	4,08	67
4	—	—	4	8	0,99	0,13	287	48	—	—	—	—	335	670	82,92	11,01	68
36	—	31	67	196	3,15	0,42	1611	491	32	—	300	516	2950	7564	121,39	16,12	69a
83	5	12	100	229	2,48	0,33	870	2350	100	16	321	639	4296	10 628	115,33	15,31	- b
12	—	4	16	40	1,91	0,25	100	604	—	3	19	1	727	1497	71,52	9,49	- c
21*	—	—	21	42	1,50	0,20	209	243	—	—	—	—	452	904	32,30	4,29	70
186*	—	30	216	492	1,88	0,25	3752	4866	—	—	25	20	8663	17 416	66,46	8,82	71
18	—	—	18	36	1,23	0,16	484	290	—	—	—	—	774	1548	52,65	6,99	72
38	15	—	53	121	1,57	0,21	391	1100	—	—	—	—	1491	2982	38,57	5,12	73
6*	—	—	6	12	1,04	0,13	151	20	—	—	—	—	171	342	29,68	3,93	74
71	—	—	71	142	1,26	0,17	1526	415	—	—	—	—	1941	3882	34,49	4,37	75
103	6	—	109	224	3,11	0,41	3680	845	—	—	2	—	4527	9058	119,39	15,85	76
8	—	—	8	16	4,15	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,42	11,07	77
68	—	—	68	136	5,56	0,74	650	594	—	—	—	—	1244	2488	101,76	13,50	78
15	16	—	31	78	1,68	0,22	1201	391	170	90	—	—	1852	3964	85,43	11,34	79a
—	12	—	12	36	1,83	0,24	104	74	140	80	—	—	398	1016	51,37	6,82	- b

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4- rädrige	104 b. 6- rädrige	104 c. 8- rädrige	104 d. zuſammen	105 Schneepflüge	106 Draiſinen	107 Sonſtige Transportmittel
	Anzahl				Anzahl	Anzahl	
I. Staatsbahnen.							
1 Badiſche	211	—	—	211	20	14	34 Briefpoſt- und 16 Poſtpackwagen
2 Bayeriſche	307	214	—	521	27	113	82 vier- und 23 ſechsrädrige Poſt- und 92 Stationswagen
3 Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
4 Main-Neckar-E.	4	—	—	4	3	4	
5 Oldenburgiſche	60	—	—	60	—	—	3 Torfwagen
6 Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
7 Hannoverſche	172	—	25	197	—	12	
8 Main-Weſer-B.	47	—	—	47	—	6	
9 Naſſauiſche	—	—	—	—	—	1	
10 Niederſchl.-Märk. u. Schl. Gb.	95	18	—	113	—	—	65 Bahnmeiſterwagen
11 Preuß. Oſtbahn	246	128	—	374	8	15	160 Bahnmeiſterwagen
12 Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
13 Weſtfäliſche	54	—	—	54	—	6	27 Bahnmeiſter- und 10 Umladewagen
14 Sächſiſche Staats-E.	—*	—	—	—	—	21	
15 Württembergiſche	74	—	—	74	4	—	8 Kranken- und Gefangenenwagen und 40 Poſtwagen
II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**							
16 a. Bergiſch-Märkiſche	—	—	—	—	—	—	Eine ſtehende Maſchine bei dem Rheintrajekt zwiſchen Homberg u. Ruhrort
b. Heſſiſche Nordbahn	ſ. R. 102a	—	—	—	—	—	
17 a. Oberſchleſiſche } b. Breslau-Poſen-Glogauer	—	—	—	—	—	5	
c. Stargard-Poſener	9	16	—	25	—	2	
18 Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2 Dampfſchiffe und 5 Schalden (gemeinſchaftl. mit der Naſſauiſchen E.) und 2 Ausgleichungswagen
19 Wilhelms-Bahn	ſ. R. 102a	ſ. R. 102c	—	—	—	2	
20 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	ein vierrädriger Poſtwagen
21 a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	1	
b) in Privatverwaltung.							
22 Altona-Kieler	45	—	—	45	3	8	1 ſteh. Maſchine am Quai in Altona u. 23 Drehwagen für Oberbahnwärter
23 Bayeriſche Oſtbahnen	50	—	—	50	—	15	26 vierrädrige Poſtwagen
24 Berlin-Anhaltiſche	42*	—	—	42	3	—	88 Bahnmeiſter- und 38 Bahnhofswagen
25 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	3	12 Bahnmeiſterwagen
26 a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer	91	—	—	91	—	6	1 Dampfdraiſine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanſtalt in Berlin
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	82	30	—	112	—	3	
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	8	11	—	19	—	3	
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	3	
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	50	—	—	50	—	—	
d. Vorpommerſche	64	—	—	64	—	3	1 Salon- und 1 Bahnreviſionswagen
29 Braunſchweigiſche	2	—	—	2	—	3	
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	3	
31 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
32 Glückſtadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Poſt- und 2 Drehwagen
33 Heſſiſche Ludwigs-E.	23	—	—	23	1	5	2 Trajekt-Dampfboote und 24 Bahnmeiſterwagen
34 Homburger	—	—	—	—	—	—	
35 Kirchheimer	2	—	—	2	—	—	
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	471	5	—	476	76*	7	
37 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 vierrädriger Kranken- und 15 Poſt- und Gepäckwagen
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	18	—	18	—	—	

Transportmittel.

108		109					110		111	112	
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
Achsen.		Zoll-Centner		Zoll-Centner		Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
in Rol. 108b	113	14 460	687 085	—	18 930	720 475	6190	822	100	137	1
1425	—	27 160	992 840	17 960	50 240	1 088 200	4660	619	175*	121	2
2	48	900	26 000	8190	4000	39 090	2532	336	100	129	3
147	—	1200	47 660	2740	320	51 920	4034*	535	100	130	4
—	14	1200	37 100	in Rol. 109b	12 000	50 300	2500	332	100	133	5
46	—	3200	69 200	6000	8000	86 400	4500	598	100	146	6
907	906	12 000	899 850	24 450	18 760	955 060	8379	1112	100	127	7
366	—	4880	107 780	5220	4470	122 350	4629	614	100	114—152	8
174	—	2300	228 900	4200	—	235 400	9386	1246	100	127	9
697	1003	5540	944 568	10 100	8820	969 028	13 412	1780	150	150	10
775	—	11 575	664 441	44 565	75 991	796 572	6541	868	117	131	11
78	5	3400	415 800	1680	9680	430 560	22 024	2923	100	95—151	12
150	—	7165	301 040	9200	4320	321 725	6204	824	100	131	13
468	214	in Rol. 109b	1 263 170	in Rol. 109b	—	1 263 170	11 171*	1483	100	89—124	14
223	40	15 200	492 920	4380	14 800	527 300	5078	674	146	130	15
1361	—	19 355	1 702 010	21 680	—	1 743 045	20 805	2762	86	78—137	16a
47	—	2000	43 790	in Rol. 109b	—	45 790	2311	307	60	106—144	- b
510	403	10 580	916 700	6700	—	933 980	14 925	1981	110	131	17ab
136	60	2837	62 006	8263	2049	75 155	3321	441	113	131	- c
58	—	1200	103 500	3960	3700	112 360	7023	932	100	114—131	18
177	—	2640	192 265	1080	—	195 985	7979	1058	110	150	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	in Rol. 109b	300	—	—	300	192	26	50	108	- b
—	—		11 600	in Rol. 109b	in Rol. 109b	11 600	2572	341	100	89—124	21a
—	—		16 500	„ „ 109b	„ „ 109b	16 500	4648	618	100	102, 108 u. 121	- b
128	—	880	71 180	in Rol. 109b	3600	75 660	2307	306	90	121	22
238	—	10 600*	391 400	„ „ 109b	10 000	412 000	5061	672	100	96	23
151	—	2040	248 230	1950	8280	260 500	5300	704	141	eiserne 130 stählerne 124	24
11	—	1600	120 000	4300*	—	125 900	4562	606	100	131	25
383	51	4645	270 190	10 845*	8140	293 820	7397	982	100	134	26
377	—	7615	144 460	in Rol. 109b	10 160	162 235	8302	1102	100	91—130	27
178	—	2100	95 128	2270	2450	101 948	3433	456	110	137	28a
28	—	1440	59 805	2340	—	63 585	2777	369	95	131	- b
48	—	520	23 200	3200	9878	36 798	4135	549	100	137	- c
63	—	1966	89 420	11 499	10 130	113 015	3599	478	100	128	- d
217	132	6600	236 680	3500	60	246 840	6482	861	100	127	29
228	98	1680	245 576	1520	—	248 776	10 886	1445	160	124	30
105	—	960	22 800	9560	—	33 320	6103	810	100	100—130	31
5	—	150	8380	in Rol. 109b	880	9410	2091	278	100	131	32
154*	—	11 650	215 900	„ „ 109b	2760	230 310	6356*	844	100	120 u. 130	33
10	—	360	3720	—	—	4080	1693	225	100	131	34
11	—	400	—	—	—	400	463	61	—	—	35
1480*	in Rol. 108a	7000	1 334 220	12 900	47 810	1 401 930	19 836	2633	100	eiserne 130 stählerne 124	36
241	81	2080	272 370	in Rol. 109b	—	274 450	9139	1213	100 u. 150	127	37
26	1	—	270	—	100	370	462	61	45	86	38
56	—	1080	51 301	2406	2520	57 307	3885	516	100	131	39

		104				105	106	107
								(Fortſ.) I. Beſtand der
	A. Deutſche Eiſenbahnen.	Arbeitswagen: a. 4-	b. 6-	c. 8- rädrige.	d. zu- ſam- men.	Schnee- pflüge.	Drai- ſinen.	Sonſtige Transportmittel.
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Anzahl.				Anzahl.	Anzahl.	
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	7	—	—	7	1	3	
	b. Halle-Kaſſeler	40	—	—	40	—	3	
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	72	—	—	72	—	1	
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	12	—	—	12	—	1	
42	Mecklenburgiſche	—	—	—	—	—	3	
43	Neiſſe-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeiſterwagen
44	Niederſchleſiſche Zweigbahn	16	—	—	16	—	—	
45	Oſtpreußiſche Südbahn	s. K. 102a	—	—	—	—	2	13 vierrädrige Bahnmeiſterwagen
46	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	3	—	—	3	3	2	6 Poſt- und 2 Gefangenenwagen
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	2 Poſtwagen
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	
	d Pfälziſche Nordbahnen	—	—	—	—	—	—	
47	Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	
48	Rheiniſche	360	—	—	360	—	10	11 Hülfswagen und 12 Bergbremſen
49	Schleswigſche	21	—	—	21	6	—	
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	2 ſtehende Maſchinen und 2 Dampfboote
51	a. Thüringiſche	153	—	—	153	—	1	
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	
52	Tilſit-Inſterburger	s. K. 102a	—	—	—	—	1	
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.							
53	Ungariſche Staats-E.	—	—	—	—	2	3	
54	Auſſig-Teplitzer	—	—	—	—	1	2	22 kleine Bahnwagen
55	Böhmiſche Nordbahn	16	—	—	16	4	2	
56	Böhmiſche Weſtbahn	20	—	—	20	5	10	
57	Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	1	3	19 kleine Bahnwagen
58	Buſchtěh- rader {a. Lokomotivbahn	27	—	—	27	2	2	
	{b. Pferdebahn	12	—	—	12	—	—	—*
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	2	2	
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	12	6	
61	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	
62	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	16	58	
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	5	2	
64	Kaiſerin Eliſabeth {a. Lokomotivbahn	—	—	—	—	16*	9*	
	{b. Pferdebahn	75	—	—	75	10	4	
65	Kaſchau-Oderberger	—	—	—	—	1	1	
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	7	6	57 Bahnwagen
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	—	—	—	8	—	
68	Mohacs-Fünfkirchener	24	—	—	24	1	1	
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	—	—	—	—	14	6	
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—	—	—	—	15	13	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	6	4	
70	I. Siebenbürger	30	—	—	30	3	—	
71	Südbahn und Tiroler	190	—	110	300	61	15	
72	Süd-Norddeutſche	30	—	—	30	6	4	
73	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Poſtwagen
74	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	3	
	C. Fremdländiſche Bahnen.							
75	Niederländiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	—	2 Poſtwagen und 1 Dampfboot
76	Grand Central Belge	—	—	—	—	—	—	6 Brems- u. 9 Hülfswagen, 3 Paſſagier- u. 1 Schleppdampfſchif
77	Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	
78	Niederländiſche Rhein-E.	120	—	—	120	—	2	
79	a. Warſchau-Wiener	101	53	—	154	—	—	10 Bahnmeiſterwagen
	b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	4	4 ſechsrädrige Poſtwagen

Transportmittel.

108		109					110		111	112	
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güter-wagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäck-wagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeits-wagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
247	11	2460	267 190	1230	525	271 405	*14 019*	*1861*	112,5	131	40a
—	85	1500	155 020	in Pos. 109b	8000	164 520	*7374*	*978*	105	127	- b
233	—	4950	260 706	34 970	6930	307 556	*10 447*	*1387*	100	141	41a
130	—	660	26 802	7355	480	35 297	*2472*	*328*	100	141	- b
110	—	1200	41 480	3600	—	46 280	*2402*	*319*	100	131	42
39	—	1200	7660	220	—	9080	*1469*	*195*	55	91—124	43
60	1	920	16 724	744	1152	19 540	*2057*	*273*	100	130	44
—	44	1305	63 000	29 440	—	93 745	*3104*	*412*	90	130	45
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	*9565*	*1270*	150	127	46a
—	—	2200	71 300	2500	—	76 000	*9091*	*1207*	150	127	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	—	—	- c
—	—	600	23 000	—	—	23 600	*6178*	*821*	150	127	- d
86	48	3255	167 636	in Pos. 109b	—	170 891	*5889*	*782*	160	124	47
—	529	23 720	783 430	16 840	36 000	859 990	*11 564*	*1535*	100	131	48
65	—	1280	36 400	in Pos. 109b	1400	39 080	*1250*	*166*	60 u. 80	108, 114 u. 121	49
—	154	2040	42 030	" " 109b	—	44 070	*6568*	*872*	100	130	50
208	—	6520	277 310	2420	—	286 250	*7416*	*985*	100	101—137	51a
84	—	1440	42 500	in Pos. 109b	—	43 940	*1935*	*257*	75	113—124	- b
—	—	640	18 996	2850	3165	25 651	*3582*	*475*	94	131	52
90	15	680	104 600	400	—	105 680	*6464*	*858*	100	125	53
40	—	1800	142 000	12 000	—	155 800	*24 006*	*3187*	100	124	54
35	—	2800	100 400	4000	3200	110 400	*5735*	*761*	100	85	55
120	—	2800	172 400	6000	4000	185 200	*6946*	*922*	100	125	56
22	—	585	34 400	—	—	34 985	*9329*	*1239*	115	98	57
108	—	1200	47 695	in Pos. 109b	810	49 705	*5114*	*679*	105	112	58a
47	—	280	5390	—	360	6030	*3526*	*469*	37	59	- b
26	—	1000	25 400	9600	—	36 000	*4004*	*532*	100	118	59
500	—	7900	229 420	131 025	16 200	384 545	*6177*	*819*	100	125	60
14	—	660	31 880	—	—	32 540	*6128*	*813*	100	104—123	61
784	118	16 360	1 081 625	in Pos. 109b	—	1 097 985	*13 763*	*1827*	112	125	62
—	—	3000	171 600	7000	—	181 600	*5060*	*672*	100	127	63
—	108	5820	317 200	101 350	—	424 370*	*7454*	*989*	100*	75 resp. 125*	64a
—	—	160	32 000	—	750	32 910	*1895*	*251*	35	60	- b
10	—	600	35 000	—	—	35 600	*8683*	*1153*	100	125	65
—	—	5000	100 800	37 000	—	142 800	*3094*	*411*	100	125	66
—	—	4400	107 000	38 400	—	149 800	*3169*	*421*	100	123	67
54	—	672	55 880	3488	2880	62 920	*7787*	*1034*	100	118	68
887	92	13 025	595 295	8102	—	616 422	*9893*	*1313*	115	95—121	69a
1271	95	17 720	759 605	75 112	—	852 437	*9250*	*1228*	115	95—121	- b
281	8	2940	126 535	12 157	—	141 632	*6767*	*898*	115	95—121	- c
13	—	4200	71 200	18 600	6000	100 000	*3573*	*474*	100	123	70
212	—	29 220	1 712 100	30 600	59 300	1 831 220	*6988*	*928*	100	120	71
—	—	3024	132 400	22 400	6000	163 824	*5572*	*740*	100	123	72
253	—	4890*	246 600	21 745	40 000	313 235	*4052*	*538*	100	123	73
25	—	1200	32 800	1400	—	35 400	*3073*	*407*	105	121	74
—	27	14 200	316 860	58 000	—	389 060	*3450*	*458*	170	124	75
484	—	21 800	748 320	in Pos. 109b	—	770 120	*10 264*	*1361*	83	130	76
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	*8622*	*1145*	100	131	77
584	—	8190	178 740	12 760	22 240	221 930	*9077*	*1205*	100	140	78
—	—	5560	333 079	in Pos. 109b	15 980	354 619	*7643*	*1015*	100	127	79a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	*3281*	*436*	100	127	- b

II. Anschaffungskosten der

A. Deutsche Eisenbahnen.	113 Lokomotiven und Tender a. überhaupt. Thlr.	113 b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	113 b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	114 Personenwagen a. überhaupt. Thlr.	114 b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	114 b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	115 Gepäckwagen a. überhaupt. Thlr.	115 b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	115 b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
I. Staatsbahnen.									
1 Badische	3 824 006	*32 855*	*4362*	1 549 823	*13 316*	*1768*	197 247	*1695*	*225*
2 Bayerische	7 511 337	*32 168*	*4271*	2 050 437	*8781*	*1166*	474 412*	*2032*	*270*
3 Friedrich-Franz-E.	407 414	*26 387*	*3503*	120 684	*7816*	*1038*	11 801	*764*	*101*
4 Main-Neckar-E.	416 104	*35 778*	*4750*	234 783	*20 187*	*2680*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
5 Oldenburgische	241 245	*11 990*	*1592*	134 358	*6678*	*886*	12 477	*620*	*82*
6 Bebra-Hanauer	617 000	*32 135*	*4267*	230 892	*12 026*	*1597*	38 736	*2018*	*268*
7 Hannoversche	4 093 527	*35 914*	*4768*	1 138 048	*9985*	*1326*	177 284	*1555*	*206*
8 Main-Weser-B.	1 122 904	*42 486*	*5640*	357 624	*13 531*	*1796*	60 180	*2277*	*302*
9 Nassauische	631 502	*25 179*	*3343*	271 501	*10 825*	*1437*	34 329	*1369*	*182*
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4 032 056	*55 807*	*7410*	882 294	*12 212*	*1621*	122 442	*1695*	*225*
11 Preuß. Ostbahn	3 644 711	*29 928*	*3974*	996 756	*8185*	*1087*	176 569	*1450*	*193*
12 Saarbrücker	1 278 651	*65 404*	*8682*	249 780	*12 776*	*1696*	60 589	*3099*	*411*
13 Westfälische	1 905 855	*36 750*	*4879*	325 792	*6282*	*834*	106 533	*2054*	*273*
14 Sächsische Staats-E.	4 457 020	*39 415**	*5236*	1 243 085	*10 993**	*1459*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
15 Württembergische	3 619 231	*34 857*	*4628*	1 104 375	*10 636*	*1412*	99 055	*954*	*127*
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische	5 234 135*	*62 475*	*8295*	931 015	*11 113*	*1475*	247 506	*2954*	*392*
b. Hessische Nordbahn	689 603	*34 793*	*4619*	156 680	*7905*	*1050*	29 404	*1484*	*197*
17 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	3 513 105	*56 138*	*7453*	448 463	*7569**	*1005*	124 823	*2107**	*280*
c. Stargard-Posener	653 748	*28 888*	*3834*	145 282	*6424*	*852*	26 602	*1175*	*156*
18 Rhein-Nahe-E.	629 413	*39 338*	*5222*	90 086	*5630*	*747*	14 556	*910*	*121*
19 Wilhelms-Bahn	575 250	*23 422*	*3109*	78 673	*3506*	*465*	26 811	*1195*	*158*
20 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	31 432	*20 149*	*2675*	11 132	*7136*	*947*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
21 a. Löbau-Zittauer	91 952	*20 388*	*2707*	29 681	*6581*	*874*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
b. Zittau-Reichenberger	122 309	*34 453*	*4574*	32 788	*9236*	*1226*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
b) in Privatverwaltung.									
22 Altona-Kieler	565 264	*17 234*	*2288*	233 200	*7110*	*944*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
23 Bayerische Ostbahnen	2 054 696	*25 242*	*3351*	818 729	*10 058*	*1336*	190 060*	*2335*	*310*
24 Berlin-Anhaltische	1 323 513	*26 932*	*3576*	489 174	*9954*	*1322*	30 639	*623*	*82*
25 Berlin-Görlitzer	541 700	*19 627*	*2605*	157 249	*5698*	*756*	18 520	*671*	*89*
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	1 735 069	*43 683*	*5800*	667 514	*16 805*	*2231*	83 032	*2090*	*278*
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 014 900	*51 939*	*6896*	467 054	*23 902*	*3174*	129 438	*6624*	*879*
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	893 600	*30 088*	*3995*	291 160	*9803*	*1302*	42 678	*1437*	*191*
b. Starg.-Cösl.-Elb	481 000	*21 004*	*2789*	163 668	*7147*	*949*	30 954	*1352*	*179*
c. Cösl.-Stolp-Dnz	163 600	*18 382*	*2440*	96 540	*10 847*	*1440*	7004	*787*	*104*
d. Vorpommersche	536 715	*17 093*	*2269*	269 615	*8586*	*1140*	29 944	*954*	*127*
29 Braunschweigische	2 118 379	*55 630*	*7386*	485 585	*12 752*	*1693*	101 665	*2670*	*354*
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	822 959	*35 945*	*4772*	258 797	*11 304*	*1501*	16 289	*711*	*94*
31 Frankfurt-Hanauer	246 003*	*45 056*	*5981*	137 127*	*25 115*	*3334*	18 741*	*3432*	*456*
32 Glückstadt-Elmshorner	70 542	*15 676*	*2081*	18 686	*4152*	*552*	1800	*400*	*53*
33 Hessische-Ludwigs-E.	1 029 994*	*36 318*	*4821*	356 365	*12 566*	*1668*	99 720*	*3516*	*467*
34 Homburger	58 057	*24 090*	*3198*	67 705	*28 093*	*3730*	4286	*1778*	*236*
35 Kirchheimer	19 000	*21 965*	*2916*	9520	*11 006*	*1461*	2880	*3330*	*442*
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	5 419 997	*76 688*	*10 182*	648 365	*9174*	*1218*	153 310	*2169*	*288*
37 Leipzig-Dresdener	1 308 150	*43 561*	*5783*	402 875*	*13 416*	*1781*	39 970*	*1331*	*177*
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	*48 331*	*6412*	37 973	*47 466*	*6297*	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	313 230	*21 236*	*2820*	147 800	*10 020*	*1330*	12 548	*851*	*113*

Transportmittel.

116			117	118	119	120	
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)							
a.	b. durchschnittlich						
überhaupt.	pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 570 416	30 676	4073	61 429	11 771	75 583	—	1
5 493 202	23 525	7123	122 949	in Kol. 117	in Kol. 117	2 535 919*	2
241 913	15 668	2080	19 480	—	—	—	3
394 454	33 917	4503	in Kol. 116a	2472	—	—	4
206 313	10 254	1361	24 222	—	1285	—	5
442 150	23 029	3057	36 160	1557	—	—	6
5 574 376	48 906	6493	98 847	—	—	—	7
905 245	34 251	4546	24 009	1500	—	—	8
1 080 484	43 081	5720	—	280	—	—	9
5 248 624	72 645	9645	75 750	—	—	—	10
4 689 604	38 509	5113	397 686	—	—	—	11
2 232 938	114 217	15 161	50 360	—	—	—	12
1 935 882	37 329	4956	25 619	2282	12 383	—	13
6 424 016	56 809*	7542	—	4155	—	—	14
3 275 281	31 545	4188	51 835	751	10 012	154 736*	15
8 963 857	106 993	14 205	—	—	627 118	in Kol. 115	16a
324 819	16 388	2176	in Kol. 116a	—	—	—	- b
5 436 545	86 873	11 534	—	—	—	—	17ab
404 930	17 893	2376	74 074	—	—	—	- c
585 480	36 593	4858	23 680	—	83 090	—	18
1 007 601	41 026	5447	in Kol. 116a	400	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	20a
3000	1923	255	—	—	1000	—	- b
57 593	12 770	1695	4941	—	—	—	21a
97 738	27 532	3655	200	200	—	—	- b
479 826	14 629	1942	in Kol. 116a	941	234	—	22
2 326 407	28 580	3794	48 941	2700	—	—	23
1 736 690	35 339	4692	29 100	3900	in Kol. 117	—	24
618 369	22 405	2974	—	1100	2340	—	25
2 123 778	53 469	7099	58 250	2000	4034	—	26
1 183 394	60 563	8042	49 280	—	—	—	27
657 237	22 129	2938	16 325	1230	—	26 700*	28a
438 149	19 133	2540	4388	1468	—	5600*	- b
148 126	16 643	2210	30 000	—	—	6560*	- c
574 873	18 308	2431	47 360	1350	3836	9450*	- d
1 944 298	51 058	6779	216	—	—	—	29
1 505 896	65 774	8733	—	—	—	—	30
185 414*	33 959	4508	—	228	—	—	31
44 892	9976	1325	4400	—	3082	—	32
1 080 006	38 082	5056	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	33
22 880	9494	1260	—	—	—	—	34
—	—	—	100	—	—	—	35
7 957 578	112 592	14 949	195 584	6300	—	—	36
1 390 113	46 291	6146	—	—	2500	—	37
1082	1352	179	250	—	—	—	38
313 759	21 272	2824	in Kol. 116a	—	—	—	39

(Forts.) **I. Bestand der**

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	96 Personenwagen: a. 4-rädrige	b. 6-rädrige	c. 8-rädrige	d. zusammen	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	b. pro Kilometer Bahnlänge	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. zusammen	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge	a. pro Kilometer Bahnlänge	b. pro Achse
		Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze.		Plätze.
	I. Staatsbahnen.															
1	Badische	690	61	2	753	1571	13,30	1,79	2084	7356	21 550	—	30 990	266,26	35,55	19,73
2	Bayerische	614	429	—	1043*	2515	10,77	1,43	2102	10 916	24 835	—	37 853	162,11	21,52	15,06
3	Friedrich-Franz-E.	49	—	—	49	98	6,35	0,84	100	424	856	540	1920	124,35	16,51	19,59
4	Main-Neckar-E.	46	70	—	116	302	23,47*	3,11	384	1132	3218	—	4734	367,85*	48,83	15,67
5	Oldenburgische	64	—	—	64	128	6,36	0,84	147	688	1764	—	2599	129,17	17,15	20,30
6	Bebra-Hanauer	65	21	—	86	193	10,01	1,33	194	924	2660	—	3778	196,77	26,13	19,55
7	Hannoversche	142	322	—	464*	1250	10,97	1,46	946	4434	10 676	5160	21 216	186,14	24,71	16,97
8	Main-Weser-B.	41	87	—	128	343	12,96	1,72	335	1485	3800	—	5620	212,63	28,23	16,35
9	Nassauische	139	—	—	139	278	11,08	1,47	536	1028	3080	—	4644	185,17	24,59	16,70
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	141	189	1	331	853	11,81	1,57	640	2834	6644	5448	15 566	215,45	28,61	18,25
11	Preuß. Ostbahn	81	250	—	331*	912	7,49	0,99	765	4152	7360	4392	16 669	136,89	18,17	18,28
12	Saarbrücker	118	—	—	118	236	12,07	1,60	258	740	1800	2615	5413	276,98	36,75	22,94
13	Westfälische	44	82	—	126	334	6,44	0,85	218	1154	3206	1792	6370	122,83	16,31	19,07
14	Sächsische Staats-E.	381	180	—	561	1302	11,51*	1,55	987	5138	14 030	150	20 305	179,65*	23,85	15,60
15	Württembergische	130	—	282	412	1388	13,36	1,79	815	5838	17 272	—	23 925	230,42	30,59	17,23
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**															
16	a. Bergisch-Märkische	101	244	—	345	934	11,15	1,48	1022	3492	7880	6210	18 604	222,06	29,48	19,92
	b. Hessische Nordbahn	—	57	—	57	171	8,63	1,15	89	502	1930	—	2521	127,19	16,89	14,74
17	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	67	114	—	181	476	8,03*	1,07	363	1510	4221	2823	8917	150,49*	19,98	18,73
	c. Stargard-Posener	—	44	—	44	132	5,83	0,77	144	560	1040	650	2394	105,78	14,04	18,13
18	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,00	0,66	90	264	1400	—	1754	109,63	14,55	21,93
19	Wilhelms-Bahn	13	21	—	34	89	3,97	0,53	58	231	900	492	1681	74,91	9,94	18,89
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	6,41	0,85	12	40	110	—	162	103,85	13,79	16,20
21	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,45	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
	b) in Privatverwaltung.															
22	Altona-Kieler	47	43	—	90	223	6,80	0,90	178	840	3472	—	4490	136,89	18,17	20,13
23	Bayerische Ostbahnen	323	—	—	323	646	7,93	1,05	675	2714	8210	—	11 599	142,49	18,92	17,95
24	Berlin-Anhaltische	84	102	—	186	474	9,65	1,28	516	1960	4280	720	7476	152,13	20,20	15,77
25	Berlin-Görlitzer	72	—	—	72	144	5,22	0,69	95	516	1426	596	2633	95,40	12,67	18,39
26	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	18	194	—	212	618	15,56	2,07	490	2504	6160	1656	10 810	272,16	36,13	17,49
27	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	5	142	—	147	436	22,31	2,96	431	1424	3834	1950	7639	390,94	51,91	17,53
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	43	71	—	114	299	10,07	1,34	186	1024	2621	1580	5411	182,19	24,19	18,10
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	50	—	50	150	6,55	0,87	60	544	1680	550	2834	123,75	16,43	18,89
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	42	—	—	42	84	9,44	1,25	24	288	534	648	1494	167,87	22,29	17,79
	d. Vorpommersche	—	95	—	95	285	9,09	1,21	108	880	2860	1350	5198	165,54	21,98	18,24
29	Braunschweigische	3	144	—	147	438	11,50	1,53	394	1700	5174	—	7268	190,84	25,34	16,59
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	58	61	1	120	303	13,24	1,76	168	852	3230	1450	5700	248,96	33,05	18,81
31	Frankfurt-Hanauer	55*	4	—	59	122	22,55	2,96	148	612	1260	—	2020	369,96	49,12	17,12
32	Glückstadt-Elmshorner	—	7	—	7	21	4,67	0,62	14	94	260	—	368	81,78	10,86	17,52
33	Hessische Ludwigs-E.	179	19	—	198	415	11,45*	1,52	554	1810	6070	—	8434	232,79*	30,91	20,32
34	Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,89	17,59
35	Kirchheimer	6	—	1	7	16	18,50	2,46	11	56	166	—	233	269,56	35,76	14,56
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	52	170	—	222*	614	8,66	1,15	571	2180	4870	5300	12 921	182,52	24,27	21,04
37	Leipzig-Dresdener	75	106	—	181	468	15,58	2,07	282	1680	6260	—	8222	273,79	36,35	17,57
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	19	12	—	31	74	92,50	12,27	76	288	665	—	1029	1286,25	170,64	13,90
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	—	51	—	51	153	10,37	1,38	122	592	1920	—	2634	178,58	23,71	17,22

Transportmittel.

100				101			102							103			
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6- rädrige.	c. 8-	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4 rädrige offene.	b. 4 rädrige bedeckte.	c. 6 rädrige offene.	d. 6 rädrige bedeckte.	e. 8 rädrige offene.	f. 8 rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anz.	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
146	—	—	146	292	2,51	0,33	1586	1672	44	197	—	—	3499	7239	62,20	8,26	1
176	28	—	204	436	1,87	0,25	2198	2618	760	468	—	—	6044	13 316	57,03	7,57	2
6	—	—	6	12	0,78	0,10	60	125	—	—	—	—	185	370	23,96	3,18	3
14	—	—	14	28	2,16*	0,29	115	189	—	20	—	—	324	668	51,90*	6,89	4
8	—	—	8	16	0,60	0,11	128	70	—	—	—	—	198	396	19,68	2,61	5
—	16	—	16	48	2,50	0,33	136	240	—	—	—	—	376	752	39,17	5,20	6
6	95	—	101*	297	2,61	0,35	3188	2068	97	11	22	234	5620	11 860	104,05	13,81	7
5	24	—	29	82	3,10	0,41	378	368	—	—	—	9	755	1528	57,81	7,67	8
23	—	—	23	46	1,83	0,24	1074	97	—	—	—	—	1171	2342	93,38	12,40	9
32	28	—	60	148	2,05	0,27	2870	1779	161	15	35	21	4881	10 050	139,16	18,47	10
—	70	—	70	210	1,72	0,23	922	2502	90	227	—	—	3741	7799	64,04	8,50	11
34	—	—	34	68	3,48	0,46	1952	474	—	—	—	—	2426	4852	248,19	32,94	12
20	33	—	53	139	2,68	0,36	1378	539	29	24	10	22	2002	4121	79,46	10,55	13
K. 102b + K. 102d		—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	7038	2281	32	12	4	9	9376	18 822	166,45*	22,10	14
18	—	58	76	268	2,56	0,34	1262	1007	—	—	112	323	2704	6278	60,46	8,03	15
97	52	—	149*	350	4,16	0,35	8396	1370	67	26	30	—	9889	19 931	237,90	31,58	16a
11	6	—	17*	40	2,02	0,27	267	82	—	—	—	7	356	726	36,83	4,86	- b
37	30	—	67	164	2,77*	0,37	2831	963	997	112	47	—	4950	11 103	177,42	23,56	17ab
—	13	—	13	39	1,72	0,23	112	211	—	35	2	—	360	759	33,54	4,45	- c
8	—	—	8	16	1,00	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,53	18
6	9	—	15	39	1,74	0,23	837	217	16	3	—	2	1075	2175	88,47	11,74	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
in Kol. 102b	—	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	—	3	—	—	—	—	3	6	3,85	0,51	- b
	—	—					50	20	—	2	—	2	74	154	34,14	4,53	21a
	—	—					80	35	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	- b
11	—	—	11	22	0,67	0,09	183	308	—	—	2	2	495	998	30,42	4,04	22
80	—	—	80	160	1,97	0,26	920	1037	—	—	—	—	1957	3914	48,08	6,38	23
12	9	—	21	51	1,03	0,14	824	496	30	52	5	25	1432	3006	61,17	8,12	24
10	—	—	10	20	0,72	0,096	433	189	—	—	—	—	622	1244	45,07	5,98	25
9	31	—	40	111	2,79	0,37	239	760	75	339	19	57	1489	3544	89,22	11,85	26
—	54	—	54	162	8,29	1,10	386	196	27	184	—	—	793	1797	91,96	12,21	27
6	15	—	21	57	1,92	0,25	111	325	—	60	34	24	554	1284	43,23	5,74	28a
—	12	—	12	36	1,57	0,21	122	138	42	30	—	—	332	736	32,14	4,27	- b
4	—	—	4	8	0,90	0,12	16	116	—	—	—	—	132	264	29,66	3,94	- c
10	6	—	16	38	1,21	0,16	344	215	—	—	—	—	559	1118	35,61	4,73	- d
—	44	—	44	132	3,47	0,46	804	600	37	3	10	45	1499	3148	82,67	10,98	29
11	—	2	13	30	1,31	0,17	1038	292	15	3	30	2	1380	2842	124,13	16,49	30
12	—	—	12	24	4,39	0,58	64	120	—	—	—	—	184	368	67,40	8,94	31
1	—	—	1	2	0,44	0,06	33	21	—	—	—	—	54	108	24,0	3,19	32
64*	8	—	72	152	4,19*	0,56	688	430	—	—	—	—	1118	2236	61,72*	8,19	33
3	—	—	3	6	2,49	0,38	15	6	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	34
2*	—	—	2	4	4,63	0,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
23	43	—	66*	175	2,48	0,33	5966	1060	375	254	40	—	7695	16 099	227,78	30,24	36
22	4	—	26	56	1,56	0,28	925	457	74	131	—	7	1594	3407	113,45	15,06	37
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	6	7,50	0,99	38
7	2	—	9	20	1,36	0,18	110	117	43	23	—	—	293	652	44,20	5,87	39

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	96 Perſonenwagen: a. 4-	b. 6- rädrige	c. 8-	d. zuſammen.	97 Achſen unter denſelben: a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	98 Die Perſonenwagen enthalten Plätze: a. I. Klaſſe.	b. II. Klaſſe.	c. III. Klaſſe.	d. IV. Klaſſe.	e. zuſammen.	99 Durchſchnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achſe.
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze.		Plätze.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	82	47	—	129	305	15,75	2,09	192	928	3293	960	5373	277,53	36,85	17,62
b. Halle-Kaſſeler	120	—	—	120	240	10,76	1,43	60	1040	2500	2100	5700	255,49	33,92	23,75
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	11	133	—	144	421	14,30	1,88	290	1280	4350	2080	8000	271,74	36,08	19,01
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	38	—	38	114	7,98	1,06	84	364	1220	450	2118	148,32	19,69	18,58
42 Mecklenburgiſche	14	31	9	54	157	8,15	1,08	126	504	1470	650	2750	142,71	18,93	17,52
43 Neiſſe-Brieger	—	10	—	10	30	4,85	0,64	23	113	144	225	505	81,71	10,85	16,83
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	590	366	1370	144,21	19,15	17,13
45 Oſtpreußiſche Südbahn	12	37	—	49	135	4,49	0,60	66	352	1360	900	2678	89,09	11,83	19,84
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn	125	—	—	125	250	10,43	1,38	195	1104	2940	—	4239	176,63	23,45	16,96
b. Pfälziſche Maximiliansb.	46	—	—	46	92	11,0	1,46	96	442	1000	—	1538	183,97	24,42	16,71
c. Neuſtadt-Dürkheimer	3	—	—	3	6	2,91	0,34	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,00
d. Pfälziſche Nordbahnen	16	—	—	16	32	8,37	1,11	36	180	500	—	716	187,43	24,90	22,37
47 Rechte Oder-Ufer-E.	18	35	—	53	141	4,86	0,65	80	464	1280	1020	2844	98,00	13,01	20,17
48 Rheiniſche	387	28	—	415	858	11,54	1,53	2392	5422	8740	818	17 372	233,59	31,01	20,25
49 Schleswigſche	48	—	—	48	96	3,07	0,41	120	374	1394	—	1888	60,38	8,02	19,67
50 Taunus-E.	108	20	—	128	276	41,13	5,46	602	1472	2510	—	4584	683,16	90,70	16,61
51 a. Thüringiſche	18	125	—	143	411	10,65	1,41	355	1936	4400	—	6691	173,34	23,01	16,28
b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,28	0,70	120	576	1320	—	2016	88,77	11,79	16,80
52 Tilſit-Inſterburger	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,78
B. Oeſterreichiſche Bahnen.															
53 Ungariſche Staats-E.	22	—	—	22	44	2,69	0,36	44	120	600	—	764	46,73	6,20	17,36
54 Auſſig-Teplitzer	—	20	—	20	60	16,17*	2,15	120	276	320	—	716	192,99*	25,62	11,93
55 Böhmiſche Nordbahn	54	—	—	54	108	5,61	0,74	120	512	1060	720	2412	125,31	16,63	22,33
56 Böhmiſche Weſtbahn	80	—	—	80	160	6,00	0,80	114	912	2300	—	3326	124,75	16,56	20,79
57 Brünn-Roſſitzer	4	2	1	7*	18	4,80	0,64	12	64	216	—	292	77,87	10,34	16,22
58 Buſchtěhrader a. Lokomotivbahn	21	—	3	24	54	6,08*	0,81	66	168	626	300	1160	130,63*	17,35	21,48
b. Pferdebahn	1*	—	—	1	2	—	—	—	18	—	—	18	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	22	—	—	22	44	4,89	0,65	36	232	500	100	868	96,55	12,82	19,73
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	95*	30*	—	125	280	4,49	0,59	270	1280	3650	—	5200	83,33	11,08	19,05
61 Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,35	16,76
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	403	1	—	404	809	10,14	1,35	974	3784	6672	—	11 430	143,27	19,02	14,13
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	150	—	—	150	300	8,36	1,11	234	920	3170	2520	6844	190,69	25,32	22,81
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokomotivbahn	378	—	4	382*	772	13,56	1,80	723	2855	8752	—	12 330*	216,58	28,75	15,97
b. Pferdebahn	38	—	—	38	76	4,37	0,58	10	101	220	—	331	19,06	2,53	4,56
65 Kaſchau-Oderberger	18	—	—	18	36	8,78	1,17	18	136	600*	—	754	183,90	24,43	20,95
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	84	—	—	84	168	3,64	0,48	189	744	1800	520	3253	70,48	9,36	19,36
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	60	—	—	60	120	2,54	0,33	120	664	1340	—	2124	44,94	5,96	17,70
68 Mohacs-Fünfkirchener	12	—	—	12	24	2,97	0,39	18	112	184	100	414	51,24	6,80	17,25
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	141	—	71*	212	566	9,08	1,20	864	2658	5471	—	8993	144,32	19,16	16,0
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	177	1*	41	219	521	5,65	0,75	605	3000	4972	—	8577	93,07	12,36	16,56
c. Wien-Neu-Szönyer	11	18*	31	60	200	9,56	1,27	214	584	2188	—	2986	142,67	18,94	15,16
70 I. Siebenbürger	74	—	—	74	148	5,29	0,70	144	768	1700	400	3012	107,61	14,29	20,35
71 Südbahn und Tiroler	497*	32	307*	836	2318	8,84	1,17	2748	8544	22 678	—	33 970	129,63	17,21	14,65
72 Süd-Norddeutſche	95	—	—	95	190	6,46	0,86	196	826	1420	870	3312	112,65	14,96	17,43
73 Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
74 Turnau-Kralup-Prager	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
C. Fremdländiſche Bahnen.															
75 Niederländiſche Staats-E.	210	4	—	214	432	3,93	0,51	1248	2200	5420	—	8868	78,64	10,44	20,53
76 Grand-Central-Belge	210	24	—	234	492	6,92	0,91	1136	2015	6340	—	9491	131,58	17,47	19,29
77 Lüttich-Maſtrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
78 Niederländiſche Rhein-E.	206	1*	—	207	415	16,97	2,25	1922	2690	5022	—	9634	394,03	52,29	23,25
79 a. Warſchau-Wiener	26*	67	—	93*	253	5,45	0,72	264	1108	1505	1440	4317	93,04	12,35	17,06
b. Warſchau-Bromberger	10	56	—	66	188	9,54	1,27	120	400	1520	1440	3480	176,65	23,45	18,51

Transportmittel.

100				101			102							103			
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6-	c. 8-	d.	a.	b.		a. 4 rädrige	b.	c. 6 rädrige	d.	e. 8 rädrige	f.	g.	a.	b.		
rädrige.			zu-sammen.	über-haupt.	pro Meile	pro Kilometer	offene.	bedeckte.	offene.	be-deckte.	offene.	be-deckte.	zusam-men.	über-haupt.	pro Meile	pro Kilo-meter	
Anzahl			Anz.		Bahnlänge. Anzahl		Anzahl		Anzahl		Anzahl		Anzahl		Bahnlänge. Anzahl		
—	18	—	18	54	2,79	0,37	801	780	—	—	5	56	1642	3406	175,93	23,36	40a
10	—	—	10	20	0,90	0,12	452	281	—	—	—	—	733	1466	65,71	8,72	- b
—	33	—	33	99	3,36	0,44	726	648	21	162	—	25	1582	3397	115,39	15,32	41a
—	7	—	7	21	1,47	0,20	44	108	13	76	2	—	243	579	40,55	5,38	- b
4	4	—	8	20	1,04	0,14	129	87	4	30	18	58	326	838	43,45	5,77	42
—	6*	—	6	18	2,91	0,39	9	35	12	6	—	—	62	142	22,95	3,05	43
2	3	—	5	13	1,57	0,18	26	58	—	—	21	6	111	276	29,05	3,86	44
9	—	—	9	18	0,60	0,08	153	360	—	—	—	—	513	1026	33,97	4,51	45
35	—	—	35	70	2,92	0,39	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	140,29	18,62	46a
15	—	—	15	30	3,59	0,47	395	140	6	—	—	—	541	1088	130,14	17,28	- b
3	—	—	3	6	2,91	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
3	—	—	3	6	1,57	0,20	65	50	—	—	—	—	115	230	60,30	8,00	- d
—	19	—	19	57	1,96	0,26	707	131	14	10	—	—	862	1748	60,33	8,00	47
122	2	—	124	250	3,56	0,45	3388	663	3	—	11	—	4065	8155	109,65	14,56	48
16	—	—	16	32	1,02	0,14	156	132	—	—	—	—	288	576	18,42	2,44	49
9	8	—	17	42	6,26	0,85	122	108	12	—	—	—	242	496	73,92	9,81	50
22	34	—	56*	146	3,78	0,50	824	1038	14	5	—	36	1917	3925	101,68	13,50	51a
—	12	—	12	36	1,59	0,21	192	173	—	—	—	—	365	730	32,14	4,27	- b
4	—	—	4	8	1,12	0,15	59	75	—	—	—	—	134	268	37,45	4,97	52
4	—	—	4	8	0,49	0,07	388	135	—	—	—	—	523	1046	63,98	8,49	53
9	—	—	9	18	4,55*	0,64	701	70	—	—	—	—	771	1542	237,60	31,55	54
14	—	—	14	28	1,45	0,19	434	88	—	—	—	—	522	1044	51,24	7,20	55
14*	—	—	14	28	1,05	0,14	700	192	—	—	—	—	892	1784	66,91	8,88	56
2	—	1	3*	8	2,13	0,28	170	10	—	—	—	—	180*	360	96,0	12,75	57
6	—	—	6	12	1,35*	0,18	237	20	—	—	—	—	257	514	52,99	7,03	58a
4	—	—	4	8	4,68	0,62	77	—	—	—	—	—	77	154	90,06	11,96	- b
5*	—	—	5	10	1,11	0,15	148	27	—	—	—	—	175	350	38,93	5,17	59
43	1	—	44	89	1,45	0,19	553	1204	—	—	13	42	1812	3734	59,98	7,96	60
—	—	3	3	12	2,26	0,29	155	—	—	—	—	4	159	326	61,39	8,15	61
127	—	—	127	254	3,18	0,42	3190	2682	1	—	108	213	6194	13 031	163,34	21,69	62
15	—	—	15	30	0,84	0,11	548	365	—	—	—	—	913	1826	50,88	6,76	63
79	—	1	80*	162	2,84	0,38	796	1587	1	—	8	—	2392*	4801	84,33	11,20	64a
4	—	—	4	8	0,46	0,06	528	154	—	—	16	—	698	1428	82,21	10,91	- b
3	—	—	3	6	1,46	0,19	160	15	—	—	—	—	175	350	85,97	11,53	65
25	—	—	25	50	1,08	0,14	366	323	—	—	—	—	689	1378	29,86	3,96	66
22*	—	—	22	44	0,91	0,12	135	592	—	—	—	—	727	1454	30,77	4,08	67
4	—	—	4	8	0,99	0,13	287	48	—	—	—	—	335	670	82,92	11,01	68
36	—	31	67	196	3,15	0,42	1611	491	32	—	300	516	2950	7564	121,39	16,12	69a
83	5	12	100	229	2,46	0,33	870	2350	100	16	321	639	4296	10 628	115,33	15,31	- b
12	—	4	16	40	1,91	0,25	100	604	—	3	19	1	727	1497	71,52	9,49	- c
21*	—	—	21	42	1,50	0,20	209	243	—	—	—	—	452	904	32,30	4,29	70
186*	—	30	216	492	1,88	0,25	3752	4866	—	—	25	20	8663	17 416	66,46	8,82	71
18	—	—	18	36	1,23	0,16	484	290	—	—	—	—	774	1548	52,65	6,99	72
38	15	—	53	121	1,57	0,21	391	1100	—	—	—	—	1491	2982	38,57	5,12	73
6*	—	—	6	12	1,04	0,13	151	20	—	—	—	—	171	342	29,68	3,93	74
71	—	—	71	142	1,26	0,17	1526	415	—	—	—	—	1941	3882	34,42	4,57	75
103	6	—	109	224	3,11	0,41	3680	845	—	—	2	—	4527	9058	119,39	15,85	76
8	—	—	8	16	4,15	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,42	11,07	77
68	—	—	68	136	5,56	0,74	650	594	—	—	—	—	1244	2488	101,76	13,50	78
15	16	—	31	78	1,69	0,22	1201	391	170	90	—	—	1852	3964	85,43	11,34	79a
—	12	—	12	36	1,83	0,24	104	74	140	80	—	—	398	1016	51,57	6,88	- b

(Forts.) **I. Bestand der**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4- rädrige. Anzahl	b. 6- rädrige. Anzahl	c. 8- rädrige. Anzahl	d. zusammen. Anzahl	105 Schneepflüge. Anzahl	106 Draisinen. Anzahl	107 Sonstige Transportmittel.
	I. Staatsbahnen.							
1	Badische	211	—	—	211	20	14	34 Briefpost- und 16 Postpackwagen
2	Bayerische	307	214	—	521	27	113	82 vier- und 23 sechsrädrige Post- und 92 Stationswagen
3	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
4	Main-Neckar-E.	4	—	—	4	3	4	
5	Oldenburgische	60	—	—	60	—	—	3 Torfwagen
6	Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
7	Hannoversche	172	—	25	197	—	12	
8	Main-Weser-B.	47	—	—	47	—	6	
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	95	18	—	113	—	—	65 Bahnmeisterwagen
11	Preuß. Ostbahn	246	128	—	374	8	15	160 Bahnmeisterwagen
12	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
13	Westfälische	54	—	—	54	—	6	27 Bahnmeister- und 10 Umladewagen
14	Sächsische Staats-E.	—*	—	—	—	—	21	
15	Württembergische	74	—	—	74	4	—	8 Kranken- und Gefangenenwagen und 40 Postwagen
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**							
16	a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	Eine stehende Maschine bei dem Rheintrajekt zwischen Homberg u. Ruhrort
	b. Hessische Nordbahn	i. R. 102a	—	—	—	—	—	
17	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	5	
	c. Stargard-Posener	9	16	—	25	—	2	
18	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2 Dampfschiffe und 5 Schalden (gemeinschaftl. mit der Nassauischen E.) und 2 Ausgleichungswagen
19	Wilhelms-Bahn	i. R. 102a	i. R. 102c	—	—	—	2	
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	ein vierrädriger Postwagen
21	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	1	
	b) in Privatverwaltung.							
22	Altona-Kieler	45	—	—	45	3	8	1 steh. Maschine am Quai in Altona u. 23 Drehwagen für Oberbahnwärter
23	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	15	26 vierrädrige Postwagen
24	Berlin-Anhaltische	42*	—	—	42	3	—	88 Bahnmeister- und 38 Bahnhofswagen
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	3	12 Bahnmeisterwagen
26	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	91	—	—	91	—	6	1 Dampfdraisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt in Berlin
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	82	30	—	112	—	3	
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	8	11	—	19	—	3	
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	3	
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	50	—	—	50	—	—	
	d. Vorpommersche	64	—	—	64	—	3	1 Salon- und 1 Bahnrevisionswagen
29	Braunschweigische	2	—	—	2	—	3	
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	3	
31	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
32	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Post- und 2 Drehwagen
33	Hessische Ludwigs-E.	23	—	—	23	1	5	2 Trajekt-Dampfboote und 24 Bahnmeisterwagen
34	Homburger	—	—	—	—	—	—	
35	Kirchheimer	2	—	—	2	—	—	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	471	5	—	476	76*	7	
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 vierrädriger Kranken- und 15 Post- und Gepäckwagen
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	18	—	18	—	—	

Transportmittel.

108		109					110		111	112	
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
Achsen.		Zoll-Centner		Zoll-Centner		Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
in Kol. 108b	113	14 460	687 085	—	18 930	720 475	6190	822	100	137	1
1425	—	27 160	992 840	17 960	50 240	1 088 200	4660	619	175*	121	2
2	48	900	26 000	8190	4000	39 090	2532	336	100	129	3
147	—	1200	47 660	2740	320	51 920	4034*	535	100	130	4
—	14	1200	37 100	in Kol. 109b	12 000	50 300	2500	332	100	133	5
46	—	3200	69 200	6000	8000	86 400	4500	598	100	146	6
907	906	12 000	899 850	24 450	18 760	955 060	8379	1112	100	127	7
366	—	4880	107 760	5220	4470	122 350	4629	614	100	114—152	8
174	—	2300	228 900	4200	—	235 400	9386	1246	100	127	9
697	1003	5540	944 568	10 100	8820	969 028	13 412	1780	150	150	10
775	—	11 575	664 441	44 565	75 991	796 572	6541	868	117	131	11
78	5	3400	415 800	1680	9680	430 560	22 024	2923	100	95—151	12
150	—	7165	301 040	9200	4320	321 725	6204	824	100	131	13
468	214	in Kol. 109b	1 263 170	in Kol. 109b	—	1 263 170	11 171*	1483	100	89—124	14
223	40	15 200	492 920	4380	14 800	527 300	5078	674	146	130	15
1361	—	19 355	1 702 010	21 680	—	1 743 045	20 805	2762	86	78—137	16a
47	—	2000	43 790	in Kol. 109b	—	45 790	2311	307	60	106—144	- b
510	403	10 580	916 700	6700	—	933 980	14 925	1981	110	131	17ab
136	60	2837	62 006	8263	2049	75 155	3321	441	113	131	- c
58	—	1200	103 500	3960	3700	112 360	7023	932	100	114—131	18
177	—	2640	192 265	1080	—	195 985	7979	1058	110	150	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	in Kol. 109b	300	—	—	300	192	26	50	108	- b
—	—	in Kol. 109b	11 600	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 600	2572	341	100	89—124	21a
—	—	in Kol. 109b	16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	4648	618	100	102, 108 u. 121	- b
128	—	880	71 180	in Kol. 109b	3600	75 660	2307	306	90	121	22
238	—	10 600*	391 400	" " 109b	10 000	412 000	5061	672	100	96	23
151	—	2040	248 230	1950	8280	260 500	5300	704	141	eiserne 130, stählerne 124	24
11	—	1600	120 000	4300*	—	125 900	4562	606	100	131	25
383	51	4645	270 190	10 845*	8140	293 820	7397	982	100	134	26
377	—	7615	144 460	in Kol. 109b	10 160	162 235	8302	1102	100	91—130	27
178	—	2100	95 128	2270	2450	101 948	3433	456	110	137	28a
28	—	1440	59 805	2340	—	63 585	2777	369	95	131	- b
48	—	520	23 200	3200	9878	36 798	4135	549	100	137	- c
63	—	1966	89 420	11 499	10 130	113 015	3599	478	100	128	- d
217	132	6690	236 680	3500	60	246 840	6482	861	100	127	29
228	98	1680	245 576	1520	—	248 776	10 886	1445	160	124	30
105	—	960	22 800	9560	—	33 320	6103	810	100	100—130	31
5	—	150	8380	in Kol. 109b	880	9410	2091	278	100	131	32
154*	—	11 650	215 900	" " 109b	2760	230 310	6356*	844	100	120 u. 130	33
10	—	360	3720	—	—	4080	1693	225	100	131	34
11	—	400	—	—	—	400	463	61	—	—	35
1480*	in Kol. 108a	7000	1 334 220	12 900	47 810	1 401 930	19 836	2633	100	eiserne 130, stählerne 124	36
241	81	2080	272 370	in Kol. 109b	—	274 450	9139	1213	100 u. 150	127	37
26	1	—	270	—	100	370	462	61	45	86	38
56	—	1080	51 301	2406	2520	57 307	3885	516	100	131	39

(Forts.) **I. Bestand der**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4- rädrige	b. 6- rädrige	c. 8- rädrige	d. zusammen	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 Sonstige Transportmittel.
						Anzahl.	Anzahl.	
	I. Staatsbahnen.							
1	Badische	211	—	—	211	20	14	34 Briefpost- und 16 Postpackwagen
2	Bayerische	307	214	—	521	27	113	82 vier- und 23 sechsrädrige Post- und 92 Stationswagen
3	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
4	Main-Neckar-E.	4	—	—	4	3	4	
5	Oldenburgische	60	—	—	60	—	—	3 Torfwagen
6	Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
7	Hannoversche	172	—	25	197	—	12	
8	Main-Weser-B.	47	—	—	47	—	6	
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	95	18	—	113	—	—	65 Bahnmeisterwagen
11	Preuß. Ostbahn	246	128	—	374	8	15	160 Bahnmeisterwagen
12	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
13	Westfälische	54	—	—	54	—	6	27 Bahnmeister- und 10 Umladewagen
14	Sächsische Staats-E.	—*	—	—	—	—	21	
15	Württembergische	74	—	—	74	4	—	8 Kranken- und Gefangenenwagen und 40 Postwagen
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**							
16	a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	Eine stehende Maschine bei dem Rheintrajekt zwischen Homberg u. Ruhrort
	b. Hessische Nordbahn	s. K. 102a	—	—	—	—	—	
17	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	—	—	—	—	—	5	
	c. Stargard-Posener	9	16	—	25	—	2	
18	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2 Dampfschiffe und 5 Schalden (gemeinschaftl. mit der Nassauischen E.) und 2 Ausgleichungswagen
19	Wilhelms-Bahn	s. K. 102a	s. K. 102c	—	—	—	2	
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	ein vierrädriger Postwagen
21	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	1	
	b) in Privatverwaltung.							
22	Altona-Kieler	45	—	—	45	3	8	1 steh. Maschine am Quai in Altona u. 23 Drehwagen für Oberbahnwärter
23	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	15	26 vierrädrige Postwagen
24	Berlin-Anhaltische	42*	—	—	42	3	—	88 Bahnmeister- und 38 Bahnhofswagen
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	3	12 Bahnmeisterwagen
26	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer }	91	—	—	91	—	6	1 Dampfdraisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt in Berlin
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	82	30	—	112	—	3	
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	8	11	—	19	—	3	
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	3	
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	50	—	—	50	—	—	
	d. Vorpommersche	64	—	—	64	—	3	1 Salon- und 1 Bahnrevisionswagen
29	Braunschweigische	2	—	—	2	—	3	
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	3	
31	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
32	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Post- und 2 Drehwagen
33	Hessische Ludwigs-E.	23	—	—	23	1	5	2 Trajekt-Dampfboote und 24 Bahnmeisterwagen
34	Homburger	—	—	—	—	—	—	
35	Kirchheimer	2	—	—	2	—	—	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	471	5	—	476	76*	7	
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 vierrädriger Kranken- und 15 Post- und Gepäckwagen
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	18	—	18	—	—	

Transportmittel.

108		109					110		111	112	
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
Achsen.		Zoll-Centner		Zoll-Centner		Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
in Kol. 108b	113	14 460	687 085	—	18 930	720 475	6190	822	100	137	1
1425	—	27 160	992 840	17 960	50 240	1 088 200	4660	619	175*	121	2
2	48	900	26 000	8190	4000	39 090	2532	336	100	129	3
147	—	1200	47 660	2740	320	51 920	4034*	535	100	130	4
—	14	1200	37 100	in Kol. 109b	12 000	50 300	2500	332	100	133	5
46	—	3200	69 200	6000	8000	86 400	4500	598	100	146	6
907	906	12 000	899 850	24 450	18 760	955 060	8379	1112	100	127	7
366	—	4880	107 780	5220	4470	122 350	4629	614	100	114—152	8
174	—	2300	228 900	4200	—	235 400	9386	1246	100	127	9
697	1003	5540	944 568	10 100	8820	969 028	13 412	1780	150	150	10
775	—	11 575	664 441	44 565	75 991	796 572	6541	868	117	131	11
78	5	3400	415 800	1680	9680	430 560	22 024	2923	100	95—151	12
150	—	7165	301 040	9200	4320	321 725	6204	824	100	131	13
468	214	in Kol. 109b	1 263 170	in Kol. 109b	—	1 263 170	11 171*	1483	100	89—124	14
223	40	15 200	492 920	4380	14 800	527 300	5078	674	146	130	15
1361	—	19 355	1 702 010	21 680	—	1 743 045	20 805	2762	86	78—137	16a
47	—	2000	43 790	in Kol. 109b	—	45 790	2311	307	60	106—144	- b
510	403	10 580	916 700	6700	—	933 980	14 925	1981	110	131	17ab
136	60	2837	62 006	8263	2049	75 155	3321	441	113	131	- c
58	—	1200	103 500	3960	3700	112 360	7023	932	100	114—131	18
177	—	2640	192 265	1080	—	195 985	7979	1058	110	150	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	in Kol. 109b	300	—	—	300	192	26	50	108	- b
—	—		11 600	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 600	2572	341	100	89—124	21a
—	—		16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	4648	618	100	102, 108 u. 121	- b
128	—	880	71 180	in Kol. 109b	3600	75 660	2307	306	90	121	22
238	—	10 600*	391 400	" " 109b	10 000	412 000	5061	672	100	96	23
151	—	2040	248 230	1950	8280	260 500	5300	704	141	eiserne 130, stählerne 124	24
11	—	1600	120 000	4300*	—	125 900	4562	606	100	131	25
383	51	4645	270 190	10 845*	8140	293 820	7397	982	100	134	26
377	—	7615	144 460	in Kol. 109b	10 160	162 235	8302	1102	100	91—130	27
178	—	2100	95 128	2270	2450	101 948	3433	456	110	137	28a
28	—	1440	59 805	2340	—	63 585	2777	369	95	131	- b
48	—	520	23 200	3200	9878	36 798	4135	549	100	137	- c
63	—	1966	89 420	11 499	10 130	113 015	3599	478	100	128	- d
217	132	6600	236 680	3500	60	246 840	6482	861	100	127	29
228	98	1680	245 576	1520	—	248 776	10 886	1445	160	124	30
105	—	960	22 800	9560	—	33 320	6103	810	100	100—130	31
5	—	150	8380	in Kol. 109b	880	9410	2091	278	100	131	32
154*	—	11 650	215 900	" " 109b	2760	230 310	6356*	844	100	120 u. 130	33
10	—	360	3720	—	—	4080	1693	225	100	131	34
11	—	400	—	—	—	400	463	61	—	—	35
1480*	in Kol. 108a	7000	1 334 220	12 900	47 810	1 401 930	19 836	2633	100	eiserne 130, stählerne 124	36
241	81	2080	272 370	in Kol. 109b	—	274 450	9139	1213	100 u. 150	127	37
26	1	—	270	—	100	370	462	61	45	86	38
56	—	1080	51 301	2406	2520	57 307	3885	516	100	131	39

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4- rädrige	b. 6- rädrige	c. 8- rädrige	d. zuſammen	105 Schneepflüge	106 Draiſinen	107 Sonſtige Transportmittel.
					Anzahl.	Anzahl.	
II. Privatbahnen. (Fortſ.)							
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	7	—	—	7	1	3	. . . . . .
b. Halle-Kaſſeler	40	—	—	40	—	3	. . . . . .
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	72	—	—	72	—	1	. . . . . .
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	12	—	—	12	—	1	. . . . . .
42 Mecklenburgiſche	—	—	—	—	—	3	. . . . . .
43 Neiſſe-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeiſterwagen . . . . . .
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn .	16	—	—	16	—	—	. . . . . .
45 Oſtpreußiſche Südbahn . .	s. S. 102a	—	—	—	—	2	13 vierrädrige Bahnmeiſterwagen . . . . . .
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	3	—	—	3	3	2	6 Poſt- und 2 Gefangenenwagen . . . . . .
b. Pfälziſche Maximiliansb. .	—	—	—	—	1	—	2 Poſtwagen . . . . . .
c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	. . . . . .
d. Pfälziſche Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	. . . . . .
47 Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . . .
48 Rheiniſche	360	—	—	360	—	10	11 Hülfswagen und 12 Bergbremſen . . . . . .
49 Schleswigſche	21	—	—	21	6	—	. . . . . .
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	2 ſtehende Maſchinen und 2 Dampfboote . . . . . .
51 a. Thüringiſche	153	—	—	153	—	1	. . . . . .
b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	. . . . . .
52 Tilſit-Inſterburger . . .	s. S. 102a	—	—	—	—	1	. . . . . .
B. Oeſterreichiſche Bahnen.							
53 Ungariſche Staats-E. . .	—	—	—	—	2	3	. . . . . .
54 Auſſig-Teplitzer	—	—	—	—	1	2	22 kleine Bahnwagen . . . . . .
55 Böhmiſche Nordbahn . .	16	—	—	16	4	2	. . . . . .
56 Böhmiſche Weſtbahn . .	20	—	—	20	5	10	. . . . . .
57 Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	1	3	19 kleine Bahnwagen . . . . . .
58 Buſchtěhrader a. Lokomotivbahn	27	—	—	27	2	2	. . . . . .
b. Pferdebahn .	12	—	—	12	—	—	. . . . . .
59 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	—	—	—	2	2	. . . . . .
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B. .	81	—	—	81	12	6	. . . . . .
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	. . . . . .
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	16	58	. . . . . .
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	—	—	—	—	5	2	. . . . . .
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokomotivbahn .	—	—	—	—	16*	9*	. . . . . .
b. Pferdebahn .	75	—	—	75	10	4	. . . . . .
65 Kaſchau-Oderberger . . .	—	—	—	—	1	1	. . . . . .
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	—	—	—	—	7	6	57 Bahnwagen . . . . . .
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	—	—	—	8	—	. . . . . .
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	24	—	—	24	1	1	. . . . . .
69 a. Oeſterreichiſche nördliche .	—	—	—	—	14	6	. . . . . .
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—	—	—	—	15	13	. . . . . .
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	6	4	. . . . . .
70 I. Siebenbürger	30	—	—	30	3	—	. . . . . .
71 Südbahn und Tiroler . .	190	—	110	300	61	15	. . . . . .
72 Süd-Norddeutſche . . .	30	—	—	30	6	4	. . . . . .
73 Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Poſtwagen
74 Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	3	. . . . . .
C. Fremdländiſche Bahnen.							
75 Niederländiſche Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	2 Poſtwagen und 1 Dampfboot . . . . . .
76 Grand Central Belge . .	—	—	—	—	—	—	6 Brems- u. 9 Hülfswagen, 3 Paſſagier- u. 1 Schleppdampfſchiff
77 Lüttich-Maſtrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . . .
78 Niederländiſche Rhein-E. .	120	—	—	120	—	2	. . . . . .
79 a. Warſchau-Wiener . . .	101	53	—	154	—	—	10 Bahnmeiſterwagen . . . . . .
b. Warſchau-Bromberger .	—	—	—	—	—	4	4 ſechsrädrige Poſtwagen . . . . . .

108		109					110		111	112	
Transportmittel.											
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
247	11	2460	267 190	1230	525	271 405	*14 019*	*1861*	112,5	131	40a
—	85	1500	155 020	in Rol. 109b	8000	164 520	*7374*	*978*	105	127	- b
233	—	4950	260 706	34 970	6930	307 556	*10 447*	*1387*	100	141	41a
130	—	660	26 802	7355	480	35 297	*2472*	*328*	100	141	- b
110	—	1200	41 480	3600	—	46 280	*2402*	*319*	100	131	42
39	—	1200	7660	220	—	9080	*1469*	*195*	55	91—124	43
60	1	920	16 724	744	1152	19 540	*2057*	*273*	100	130	44
—	44	1305	63 000	29 440	—	93 745	*3104*	*412*	90	130	45
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	*9565*	*1270*	150	127	46a
—	—	2200	71 300	2500	—	76 000	*9091*	*1207*	150	127	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	—	—	- c
—	—	600	23 000	—	—	23 600	*6178*	*821*	150	127	- d
86	48	3255	167 636	in Rol. 109b	—	170 891	*5889*	*782*	160	124	47
—	529	23 720	783 430	16 840	36 000	859 990	*11 564*	*1535*	100	131	48
65	—	1280	36 400	in Rol. 109b	1400	39 080	*1250*	*166*	60 u. 80	108, 114 u. 121	49
—	154	2040	42 030	„ „ 109b	—	44 070	*6568*	*872*	100	130	50
208	—	6520	277 310	2420	—	286 250	*7416*	*985*	100	101—137	51a
84	—	1440	42 500	in Rol. 109b	—	43 940	*1935*	*257*	75	113—124	- b
—	—	640	18 996	2850	3165	25 651	*3582*	*475*	94	131	52
90	15	680	104 600	400	—	105 680	*6464*	*858*	100	125	53
40	—	1800	142 000	12 000	—	155 800	*24 006*	*3187*	100	124	54
35	—	2800	100 400	4000	3200	110 400	*5735*	*761*	100	85	55
120	—	2800	172 400	6000	4000	185 200	*6946*	*922*	100	125	56
22	—	585	34 400	—	—	34 985	*9329*	*1239*	115	98	57
108	—	1200	47 695	in Rol. 109b	810	49 705	*5114*	*679*	105	112	58a
47	—	280	5390	—	360	6030	*3526*	*469*	37	59	- b
26	—	1000	25 400	9600	—	36 000	*4004*	*532*	100	118	59
500	—	7900	229 420	131 025	16 200	384 545	*6177*	*819*	100	125	60
14	—	660	31 880	—	—	32 540	*6128*	*813*	100	104—123	61
784	118	16 360	1 081 625	in Rol. 109b	—	1 097 985	*13 763*	*1827*	112	125	62
—	—	3000	171 600	7000	—	181 600	*5060*	*672*	100	127	63
—	108	5820	317 200	101 350	—	424 370*	*7454*	*989*	100*	75 resp. 125*	64a
—	—	160	32 000	—	750	32 910	*1895*	*251*	35	60	- b
10	—	600	35 000	—	—	35 600	*8683*	*1153*	100	125	65
—	—	5000	100 800	37 000	—	142 800	*3094*	*411*	100	125	66
—	—	4400	107 000	38 400	—	149 800	*3169*	*421*	100	123	67
54	—	672	55 880	3488	2880	62 920	*7787*	*1034*	100	118	68
887	92	13 025	595 295	8102	—	616 422	*9893*	*1313*	115	95—121	69a
1271	95	17 720	759 605	75 112	—	852 437	*9250*	*1228*	115	95—121	- b
281	8	2940	126 535	12 157	—	141 632	*6767*	*898*	115	95—121	- c
13	—	4200	71 200	18 600	6000	100 000	*3573*	*474*	100	123	70
212	—	29 220	1 712 100	30 600	59 300	1 831 220	*6988*	*928*	100	120	71
—	—	3024	132 400	22 400	6000	163 824	*5572*	*740*	100	123	72
253	—	4890*	246 600	21 745	40 000	313 235	*4052*	*538*	100	123	73
25	—	1200	32 800	1400	—	35 400	*3073*	*407*	105	121	74
—	27	14 200	316 860	58 000	—	389 060	*3450*	*458*	170	124	75
484	—	21 800	748 320	in Rol. 109b	—	770 120	*10 264*	*1361*	83	130	76
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	*8622*	*1145*	100	131	77
584	—	8190	178 740	12 760	22 240	221 930	*9077*	*1205*	100	140	78
—	—	5560	333 079	in Rol. 109b	15 980	354 619	*7643*	*1015*	100	127	79a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	*3281*	*436*	100	127	- b

(Forts.) **I. Bestand der**

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	96 Personenwagen: a. 4-rädrige	b. 6-rädrige	c. 8-rädrige	d. zusammen.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
		Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze		Plätze
	I. Staatsbahnen.															
1	Badische	690	61	2	753	1571	13,50	1,79	2084	7356	21 550	—	30 990	266,26	35,35	19,13
2	Bayerische	614	429	—	1043*	2515	10,77	1,43	2102	10 916	24 835	—	37 853	162,11	21,52	15,06
3	Friedrich-Franz-E.	49	—	—	49	98	6,35	0,84	100	424	856	540	1920	124,35	16,51	19,59
4	Main-Neckar-E.	46	70	—	116	302	23,47*	3,11	384	1132	3218	—	4734	367,83*	48,85	15,67
5	Oldenburgische	64	—	—	64	128	6,36	0,84	147	688	1764	—	2599	129,17	17,15	20,30
6	Bebra-Hanauer	65	21	—	86	193	10,01	1,33	194	924	2660	—	3778	196,77	26,13	19,55
7	Hannoversche	142	322	—	464*	1250	10,97	1,46	946	4434	10 676	5160	21 216	186,14	24,71	16,97
8	Main-Weser-B.	41	87	—	128	343	12,98	1,72	335	1485	3800	—	5620	212,63	28,23	16,35
9	Nassauische	139	—	—	139	278	11,08	1,47	536	1028	3080	—	4644	185,17	24,59	16,70
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	141	189	1	331	853	11,81	1,57	649	2834	6644	5448	15 566	215,45	28,61	18,25
11	Preuß. Ostbahn	81	250	—	331*	912	7,49	0,99	765	4152	7360	4392	16 669	136,88	18,17	18,28
12	Saarbrücker	118	—	—	118	236	12,07	1,60	258	740	1800	2615	5413	276,89	36,75	22,94
13	Westfälische	44	82	—	126	334	6,44	0,85	218	1154	3206	1792	6370	122,83	16,31	19,07
14	Sächsische Staats-E.	381	180	—	561	1302	11,51*	1,53	987	5138	14 030	150	20 305	179,65*	23,85	15,60
15	Württembergische	130	—	282	412	1388	13,36	1,79	815	5838	17 272	—	23 925	230,42	30,59	17,23
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**															
16	a. Bergisch-Märkische	101	244	—	345	934	11,15	1,48	1022	3492	7880	6210	18 604	222,06	29,48	19,92
	b. Hessische Nordbahn	—	57	—	57	171	8,63	1,15	89	502	1930	—	2521	127,19	16,89	14,74
17	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	67	114	—	181	476	8,03*	1,07	363	1510	4221	2823	8917	150,49*	19,98	18,73
	c. Stargard-Posener	—	44	—	44	132	5,83	0,77	144	560	1040	650	2394	105,78	14,04	18,13
18	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,00	0,66	90	264	1400	—	1754	109,63	14,55	21,93
19	Wilhelms-Bahn	13	21	—	34	89	3,97	0,53	58	231	900	492	1681	74,91	9,94	18,89
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	6,41	0,85	12	40	110	—	162	103,85	13,79	16,20
21	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
	b) in Privatverwaltung.															
22	Altona-Kieler	47	43	—	90	223	6,80	0,90	178	840	3472	—	4490	136,89	18,17	20,13
23	Bayerische Ostbahnen	323	—	—	323	646	7,93	1,05	675	2714	8210	—	11 599	142,49	18,92	17,95
24	Berlin-Anhaltische	84	102	—	186	474	9,65	1,28	516	1960	4280	720	7476	152,13	20,20	15,77
25	Berlin-Görlitzer	72	—	—	72	144	5,22	0,69	95	516	1426	596	2633	95,40	12,67	18,29
26	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	18	194	—	212	618	15,56	2,07	490	2504	6160	1656	10 810	272,16	36,13	17,49
27	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	5	142	—	147	436	22,31	2,96	431	1424	3834	1950	7639	390,94	51,91	17,52
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	43	71	—	114	299	10,07	1,34	186	1024	2621	1580	5411	182,19	24,19	18,10
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	50	—	50	150	6,55	0,87	60	544	1680	550	2834	123,75	16,43	18,89
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	42	—	—	42	84	9,44	1,25	24	288	534	648	1494	167,87	22,29	17,79
	d. Vorpommersche	—	95	—	95	285	9,08	1,21	108	880	2860	1350	5198	165,34	21,98	18,24
29	Braunschweigische	3	144	—	147	438	11,50	1,53	394	1700	5174	—	7268	190,56	25,34	16,59
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	58	61	1	120	303	13,24	1,76	168	852	3230	1450	5700	248,96	33,05	18,81
31	Frankfurt-Hanauer	55*	4	—	59	122	22,35	2,96	148	612	1260	—	2020	369,96	49,12	17,12
32	Glückstadt-Elmshorner	—	7	—	7	21	4,67	0,62	14	94	260	—	368	81,78	10,86	17,52
33	Hessische Ludwigs-E.	179	19	—	198	415	11,45*	1,52	554	1810	6070	—	8434	232,79*	30,91	20,32
34	Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,89	17,59
35	Kirchheimer	6	—	1	7	16	18,50	2,46	11	56	166	—	233	269,36	35,76	14,56
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	52	170	—	222*	614	8,68	1,15	571	2180	4870	5300	12 921	182,52	24,27	21,04
37	Leipzig-Dresdener	75	106	—	181	468	15,58	2,07	282	1680	6260	—	8222	273,79	36,35	17,57
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	19	12	—	31	74	92,50	12,27	76	288	665	—	1029	1286,25	170,64	13,90
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	—	51	—	51	153	10,37	1,38	122	592	1920	—	2634	178,58	23,71	17,22

Transportmittel.

100				101			102							103			
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6-	c. 8-	d.	a.	b.		a. 4 rädrige	b.	c. 6 rädrige	d.	e. 8 rädrige	f.	g.	a.	b.		
rädrige.			zu-sammen.	über-haupt.	pro Meile	pro Kilometer	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	zusam-men.	über-haupt.	pro Meile	pro Kilo-meter	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.	Bahnlänge.		Anzahl		Anzahl		Anzahl		Anzahl		Anzahl. Bahnlänge.		
146	—	—	146	292	2,51	0,33	1586	1672	44	197	—	—	3499	7239	62,20	8,26	1
176	28	—	204	436	1,87	0,25	2198	2618	760	468	—	—	6044	13 316	57,03	7,57	2
6	—	—	6	12	0,78	0,10	60	125	—	—	—	—	185	370	23,96	3,18	3
14	—	—	14	28	2,18*	0,29	115	189	—	20	—	—	324	668	51,90*	6,89	4
8	—	—	8	16	0,80	0,11	128	70	—	—	—	—	198	396	19,68	2,61	5
—	16	—	16	48	2,50	0,33	136	240	—	—	—	—	376	752	39,17	5,20	6
6	95	—	101*	297	2,61	0,35	3188	2068	97	11	22	234	5620	11 860	104,05	13,81	7
5	24	—	29	82	3,10	0,41	378	368	—	—	—	9	755	1528	57,81	7,67	8
23	—	—	23	46	1,93	0,24	1074	97	—	—	—	—	1171	2342	93,36	12,40	9
32	28	—	60	148	2,05	0,27	2870	1779	161	15	35	21	4881	10 050	139,10	18,47	10
—	70	—	70	210	1,72	0,23	922	2502	90	227	—	—	3741	7799	64,04	8,50	11
34	—	—	34	68	3,49	0,46	1952	474	—	—	—	—	2426	4852	248,19	32,94	12
20	33	—	53	139	2,66	0,36	1378	539	29	24	10	22	2002	4121	79,46	10,55	13
i. K. 102b	i. K. 102d	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	7038	2281	32	12	4	9	9376	18 822	166,45*	22,10	14
18	—	58	76	268	2,56	0,34	1262	1007	—	—	112	323	2704	6278	60,46	8,03	15
97	52	—	149*	350	4,18	0,55	8396	1370	67	26	30	—	9889	19 931	237,90	31,58	16a
11	6	—	17*	40	2,02	0,27	267	82	—	—	—	7	356	726	36,63	4,86	- b
37	30	—	67	164	2,77*	0,37	2831	963	997	112	47	—	4950	11 103	177,42	23,56	17ab
—	13	—	13	39	1,72	0,23	112	211	—	35	2	—	360	759	33,54	4,45	- c
8	—	—	8	16	1,00	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,53	18
6	9	—	15	39	1,74	0,23	837	217	16	3	—	2	1075	2173	88,47	11,74	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
in Kol. 102b	—	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	—	3	—	—	—	—	3	6	3,45	0,51	- b
	—	—					50	20	—	2	—	2	74	154	34,14	4,53	21a
	—	—					80	35	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	- b
11	—	—	11	22	0,67	0,09	183	308	—	—	2	2	495	998	30,42	4,04	22
80	—	—	80	160	1,97	0,26	920	1037	—	—	—	—	1957	3914	48,08	6,38	23
12	9	—	21	51	1,03	0,14	824	496	30	52	5	25	1432	3006	61,17	8,12	24
10	—	—	10	20	0,72	0,096	433	189	—	—	—	—	622	1244	45,07	5,98	25
9	31	—	40	111	2,79	0,37	239	760	75	339	19	57	1489	3544	89,22	11,85	26
—	54	—	54	162	8,29	1,10	386	196	27	184	—	—	793	1797	91,96	12,21	27
6	15	—	21	57	1,92	0,25	111	325	—	60	34	24	554	1284	43,33	5,74	28a
—	12	—	12	36	1,57	0,21	122	138	42	30	—	—	332	736	32,14	4,27	- b
4	—	—	4	8	0,90	0.12	16	116	—	—	—	—	132	264	29,66	3,94	- c
10	6	—	16	38	1,21	0,16	344	215	—	—	—	—	559	1118	35,61	4,73	- d
—	44	—	44	132	3,47	0,46	804	600	37	3	10	45	1499	3148	82,67	10,98	29
11	—	2	13	30	1,31	0,17	1038	292	15	3	30	2	1380	2842	124,13	16,49	30
12	—	—	12	24	4,39	0,58	64	120	—	—	—	—	184	368	67,40	8,94	31
1	—	—	1	2	0,44	0,06	33	21	—	—	—	—	54	108	24,0	3,19	32
64*	8	—	72	152	4,19*	0,36	688	430	—	—	—	—	1118	2236	61,72*	8,19	33
3	—	—	3	6	2,49	0,39	15	6	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	34
2*	—	—	2	4	4,63	0,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
23	43	—	66*	175	2,48	0,33	5966	1060	375	254	40	—	7695	16 099	227,78	30,24	36
22	4	—	26	56	1,86	0,25	925	457	74	131	—	7	1594	3407	113,45	15,06	37
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	6	7,50	0,99	38
7	2	—	9	20	1,36	0,18	110	117	43	23	—	—	293	652	44,20	5,87	39

(Forts.) **I. Bestand der**

A. Deutsche Eisenbahnen.	96 Personenwagen: a. 4- rädrige	96 b. 6- rädrige	96 c. 8- rädrige	96 d. zusammen	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt	97 b. pro Meile Bahnlänge	97 b. pro Kilometer Bahnlänge	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse	98 b. II. Klasse	98 c. III. Klasse	98 d. IV. Klasse	98 e. zusammen	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge	99 a. pro Kilometer Bahnlänge	99 b. pro Achse
II. Privatbahnen. (Forts.)	Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze		Plätze.
a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	82	47	—	129	305	15,75	2,09	192	928	3293	960	5373	277,33	36,85	17,62
b. Halle-Kasseler	120	—	—	120	240	10,76	1,43	60	1040	2500	2100	5700	255,49	33,92	23,75
a. Magdeburg-Halberstädter	11	133	—	144	421	14,30	1,88	290	1280	4350	2080	8000	271,74	36,08	19,00
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	38	—	38	114	7,98	1,06	84	364	1220	450	2118	148,32	19,69	18,58
Mecklenburgische	14	31	9	54	157	8,13	1,08	126	504	1470	650	2750	142,71	18,93	17,52
Neisse-Brieger	—	10	—	10	30	4,83	0,64	23	113	144	225	505	81,71	10,85	16,83
Niederschlesische Zweigbahn	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	590	366	1370	144,21	19,13	17,13
Ostpreußische Südbahn	12	37	—	49	135	4,49	0,60	66	352	1360	900	2678	89,09	11,83	19,84
a. Pfälzische Ludwigsbahn	125	—	—	125	250	10,43	1,38	195	1104	2940	—	4239	176,63	23,45	16,96
b. Pfälzische Maximiliansb.	46	—	—	46	92	11,0	1,46	96	442	1000	—	1538	183,97	24,42	16,71
c. Neustadt-Dürkheimer	3	—	—	3	6	2,91	0,38	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,00
d. Pfälzische Nordbahnen	16	—	—	16	32	8,37	1,11	36	180	500	—	716	187,43	24,90	22,37
Rechte Oder-Ufer-E.	18	35	—	53	141	4,86	0,63	80	464	1280	1020	2844	98,00	13,01	20,17
Rheinische	387	28	—	415	858	11,54	1,53	2392	5422	8740	818	17 372	233,59	31,01	20,23
Schleswigsche	48	—	—	48	96	3,07	0,41	120	374	1394	—	1888	60,38	8,02	19,67
Taunus-E.	108	20	—	128	276	41,13	5,46	602	1472	2510	—	4584	683,16	90,70	16,61
a. Thüringische	18	125	—	143	411	10,65	1,41	355	1936	4400	—	6691	173,34	23,01	16,28
b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,38	0,70	120	576	1320	—	2016	88,77	11,79	16,80
Tilsit-Insterburger	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,78
Oesterreichische Bahnen.															
Ungarische Staats-E.	22	—	—	22	44	2,69	0,36	44	120	600	—	764	46,73	6,20	17,36
Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	16,17*	2,13	120	276	320	—	716	192,99*	25,62	11,93
Böhmische Nordbahn	54	—	—	54	108	5,81	0,74	120	512	1060	720	2412	125,31	16,63	22,33
Böhmische Westbahn	80	—	—	80	160	6,00	0,80	114	912	2300	—	3326	124,75	16,56	20,79
Brünn-Rossitzer	4	2	1	7*	18	4,80	0,64	12	64	216	—	292	77,87	10,34	16,22
Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	21	—	3	24	54	6,08*	0,81	66	168	626	300	1160	130,63*	17,35	21,48
Buschtěhrader b. Pferdebahn	1*	—	—	1	2	—	—	—	18	—	—	18	—	—	—
Fünfkirchen-Barcs'er	22	—	—	22	44	4,89	0,63	36	232	500	100	868	96,55	12,82	19,73
Galizische Carl-Ludwig-B.	95*	30*	—	125	280	4,49	0,59	270	1280	3650	—	5200	83,33	11,05	19,05
Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,25	16,76
Kaiser Ferdinands Nordbahn	403	1	—	404	809	10,14	1,33	974	3784	6672	—	11 430	143,27	19,02	14,13
Kaiser Franz-Josef-Bahn	150	—	—	150	300	8,36	1,11	234	920	3170	2520	6844	190,69	25,32	22,81
Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	378	—	4	382*	772	13,36	1,80	723	2855	8752	—	12 330*	216,58	28,73	15,97
Kaiserin Elisabeth b. Pferdebahn	38	—	—	38	76	4,37	0,58	10	101	220	—	331	19,06	2,53	4,36
Kaschau-Oderberger	18	—	—	18	36	8,78	1,17	18	136	600*	—	754	183,90	24,42	20,95
Kronprinz Rudolf-Bahn	84	—	—	84	168	3,64	0,48	189	744	1800	520	3253	70,48	9,36	19,36
Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	60	—	—	60	120	2,54	0,33	120	664	1340	—	2124	44,94	5,96	17,70
Mohacs-Fünfkirchener	12	—	—	12	24	2,97	0,39	18	112	184	100	414	51,24	6,80	17,25
a. Oesterreichische nördliche	141	—	71*	212	566	9,08	1,20	864	2658	5471	—	8993	144,32	19,16	16,0
b. Oesterreichische südöstliche	177	1*	41	219	521	5,65	0,73	605	3000	4972	—	8577	93,07	12,36	16,56
c. Wien-Neu-Szönyer	11	18*	31	60	200	9,56	1,27	214	584	2188	—	2986	142,67	18,94	15,16
I. Siebenbürger	74	—	—	74	148	5,29	0,70	144	768	1700	400	3012	107,61	14,29	20,35
Südbahn und Tiroler	497*	32	307*	836	2318	8,84	1,17	2748	8544	22 678	—	33 970	129,63	17,21	14,65
Süd-Norddeutsche	95	—	—	95	190	6,46	0,86	196	826	1420	870	3312	112,63	14,96	17,43
Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,73	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
Turnau-Kralup-Prager	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
Fremdländische Bahnen.															
Niederländische Staats-E.	210	4	—	214	432	3,93	0,31	1248	2200	5420	—	8868	78,64	10,44	20,53
Grand-Central-Belge	210	24	—	234	492	6,82	0,91	1136	2015	6340	—	9491	131,38	17,47	19,29
Lüttich-Maastrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,59	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
Niederländische Rhein-E.	206	1*	—	207	415	16,97	2,25	1922	2690	5022	—	9634	394,03	52,29	23,38
a. Warschau-Wiener	26*	67	—	93*	253	5,45	0,72	264	1108	1505	1440	4317	93,04	12,35	17,06
b. Warschau-Bromberger	10	56	—	66	188	9,34	1,27	120	400	1520	1440	3480	176,65	23,45	18,51

Transportmittel.

100				101			102							103			
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6-	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4 rädrige offene.	b. 4 rädrige bedeckte.	c. 6 rädrige offene.	d. 6 rädrige bedeckte.	e. 8 rädrige offene.	f. 8 rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Anzahl.			Anz.		Anzahl.		Anzahl.		Anzahl.		Anzahl.		Anzahl		Anzahl.		
—	18	—	18	54	2,79	0,37	801	780	—	—	5	56	1642	3406	175,95	23,36	40a
10	—	—	10	20	0,90	0,12	452	281	—	—	—	—	733	1466	65,71	8,72	- b
—	33	—	33	99	3,36	0,44	726	648	21	162	--	25	1582	3397	115,39	15,32	41a
—	7	—	7	21	1,47	0,20	44	108	13	76	2	—	243	579	40,55	5,38	- b
4	4	—	8	20	1,04	0,14	129	87	4	30	18	58	326	838	43,45	5,77	42
—	6*	—	6	18	2,91	0,39	9	35	12	6	—	—	62	142	22,95	3,03	43
2	3	—	5	13	1,37	0,18	26	58	—	—	21	6	111	276	29,05	3,86	44
9	—	—	9	18	0,60	0,08	153	360	—	—	—	—	513	1026	33,97	4,51	45
35	—	—	35	70	2,92	0,39	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	140,29	18,62	46a
15	—	—	15	30	3,59	0,47	395	140	6	—	—	—	541	1088	130,14	17,28	- b
3	—	—	3	6	2,91	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
3	—	—	3	6	1,37	0,20	65	50	—	—	—	—	115	230	60,20	8,00	- d
—	19	—	19	57	1,96	0,26	707	131	14	10	—	—	862	1748	60,25	8,00	47
122	2	—	124	250	3,36	0,45	3388	663	3	—	11	—	4065	8155	109,63	14,56	48
16	—	—	16	32	1,02	0,14	156	132	—	—	—	—	288	576	18,42	2,44	49
9	8	—	17	42	6,26	0,83	122	108	12	—	—	—	242	496	73,92	9,81	50
22	34	—	56*	146	3,78	0,50	824	1038	14	5	—	36	1917	3925	101,68	13,30	51a
—	12	—	12	36	1,59	0,21	192	173	—	—	—	—	365	730	32,14	4,37	- b
4	—	—	4	8	1,12	0,13	59	75	—	—	—	—	134	268	37,43	4,97	52
4	—	—	4	8	0,49	0,07	388	135	—	—	—	—	523	1046	63,98	8,49	53
9	—	—	9	18	4,55*	0,64	701	70	—	—	—	—	771	1542	237,86	31,55	54
14	—	—	14	28	1,43	0,19	434	88	—	—	—	—	522	1044	54,24	7,20	55
14*	—	—	14	28	1,05	0,14	700	192	—	—	—	—	892	1784	66,91	8,88	56
2	—	1	3*	8	2,15	0,28	170	10	—	—	—	—	180*	360	96,0	12,78	57
6	—	—	6	12	1,35*	0,18	237	20	—	—	—	—	257	514	52,98	7,03	58a
4	—	—	4	8	4,68	0,62	77	—	—	—	—	—	77	154	90,06	11,96	- b
5*	—	—	5	10	1,11	0,15	148	27	—	—	—	—	175	350	38,93	5,17	59
43	1	—	44	89	1,43	0,19	553	1204	—	—	13	42	1812	3734	59,98	7,96	60
—	—	3	3	12	2,26	0,29	155	—	—	—	—	4	159	326	61,39	8,15	61
127	—	--	127	254	3,19	0,42	3190	2682	1	—	108	213	6194	13 031	163,54	21,69	62
15	—	—	15	30	0,84	0,11	548	365	—	—	—	—	913	1826	50,98	6,76	63
79	—	1	80*	162	2,84	0,38	796	1587	1	—	8	—	2392*	4801	84,33	11,20	64a
4	—	—	4	8	0,46	0,06	528	154	—	—	16	—	698	1428	82,21	10,91	- b
3	—	—	3	6	1,46	0,19	160	15	—	—	—	—	175	350	85,37	11,33	65
25	—	—	25	50	1,08	0,14	366	323	—	—	—	—	689	1378	29,86	3,96	66
22*	—	—	22	44	0,91	0,12	135	592	—	—	—	—	727	1454	30,77	4,08	67
4	—	—	4	8	0,99	0,13	287	48	—	—	—	—	335	670	82,92	11,01	68
36	—	31	67	196	3,13	0,42	1611	491	32	—	300	516	2950	7564	121,39	16,12	69a
83	5	12	100	229	2,48	0,33	870	2350	100	16	321	639	4296	10 628	115,33	15,31	- b
12	—	4	16	40	1,91	0,25	100	604	—	3	19	1	727	1497	71,53	9,49	- c
21*	—	—	21	42	1,30	0,20	209	243	—	—	—	—	452	904	32,30	4,29	70
186*	—	30	216	492	1,88	0,25	3752	4866	—	—	25	20	8663	17 416	66,46	8,82	71
18	—	—	18	36	1,23	0,16	484	290	—	—	—	—	774	1548	52,65	6,99	72
38	15	—	53	121	1,57	0,21	391	1100	—	—	—	—	1491	2982	38,57	5,12	73
6*	—	—	6	12	1,04	0,13	151	20	—	—	—	—	171	342	29,68	3,93	74
71	—	—	71	142	1,26	0,17	1526	415	—	—	—	—	1941	3882	34,43	4,57	75
103	6	—	109	224	3,11	0,41	3680	845	—	—	2	—	4527	9058	119,39	15,85	76
8	—	—	8	16	4,15	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,43	11,07	77
68	—	—	68	136	5,36	0,74	650	594	—	—	—	—	1244	2488	101,76	13,50	78
15	16	—	31	78	1,68	0,22	1201	391	170	90	—	—	1852	3964	85,45	11,34	79a
—	12	—	12	36	1,85	0,24	104	74	140	80	—	—	398	1016	51,37	6,85	- b

(Forts.) **I. Bestand der**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4-rädrige	104 b. 6-rädrige	104 c. 8-rädrige	104 d. zusammen	105 Schneepflüge	106 Draisinen	107 Sonstige Transportmittel.
		Anzahl.				Anzahl.	Anzahl.	
	I. Staatsbahnen.							
1	Badische	211	—	—	211	20	14	34 Briefpost- und 16 Postpackwagen
2	Bayerische	307	214	—	521	27	113	82 vier- und 23 sechsrädrige Post- und 92 Stationswagen
3	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
4	Main-Neckar-E.	4	—	—	4	3	4	
5	Oldenburgische	60	—	—	60	—	—	3 Torfwagen
6	Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
7	Hannoversche	172	—	25	197	—	12	
8	Main-Weser-B.	47	—	—	47	—	6	
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	95	18	—	113	—	—	65 Bahnmeisterwagen
11	Preuß. Ostbahn	246	128	—	374	8	15	160 Bahnmeisterwagen
12	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
13	Westfälische	54	—	—	54	—	6	27 Bahnmeister- und 10 Umladewagen
14	Sächsische Staats-E.	—*	—	—	—	—	21	
15	Württembergische	74	—	—	74	4	—	8 Kranken- und Gefangenenwagen und 40 Postwagen
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**							
16	a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	Eine stehende Maschine bei dem Rheintrajekt zwischen Homberg u. Ruhrort
	b. Hessische Nordbahn	i. K. 102a	—	—	—	—	—	
17	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	—	—	—	—	—	5	
	c. Stargard-Posener	9	16	—	25	—	2	
18	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2 Dampfschiffe und 5 Schalden (gemeinschaftl. mit der Nassauischen E.) und 2 Ausgleichungswagen
19	Wilhelms-Bahn	i. K. 102a	i. K. 102c	—	—	—	2	
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	ein vierrädriger Postwagen
21	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	1	
	b) in Privatverwaltung.							
22	Altona-Kieler	45	—	—	45	3	8	1 steh. Maschine am Quai in Altona u. 23 Drehwagen für Oberbahnwärter
23	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	15	26 vierrädrige Postwagen
24	Berlin-Anhaltische	42*	—	—	42	3	—	88 Bahnmeister- und 38 Bahnhofswagen
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	3	12 Bahnmeisterwagen
26	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer }	91	—	—	91	—	6	1 Dampfdraisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt in Berlin
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	82	30	—	112	—	3	
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	8	11	—	19	—	3	
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	3	
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	50	—	—	50	—	—	
	d. Vorpommersche	64	—	—	64	—	3	1 Salon- und 1 Bahnrevisionswagen
29	Braunschweigische	2	—	—	2	—	3	
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	3	
31	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
32	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Post- und 2 Drehwagen
33	Hessische Ludwigs-E.	23	—	—	23	1	5	2 Trajekt-Dampfboote und 24 Bahnmeisterwagen
34	Homburger	—	—	—	—	—	—	
35	Kirchheimer	2	—	—	2	—	—	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	471	5	—	476	76*	7	
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 vierrädriger Kranken- und 15 Post- und Gepäckwagen
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	18	—	18	—	—	

Transportmittel.

108		109					110		111	112	
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
Achsen.		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
in Kol. 108b	113	14 460	687 085	—	18 930	720 475	6190	822	100	137	1
1425	—	27 160	992 840	17 960	50 240	1 088 200	4660	619	175*	121	2
2	48	900	26 000	8190	4000	39 090	2532	336	100	129	3
147	—	1200	47 660	2740	320	51 920	4034*	535	100	130	4
—	14	1200	37 100	in Kol. 109b	12 000	50 300	2500	332	100	133	5
46	—	3200	69 200	6000	8000	86 400	4500	598	100	146	6
907	906	12 000	899 850	24 450	18 760	955 060	8379	1112	100	127	7
366	—	4880	107 780	5220	4470	122 350	4629	614	100	114—152	8
174	—	2300	228 900	4200	—	235 400	9386	1246	100	127	9
697	1003	5540	944 568	10 100	8820	969 028	13 412	1780	150	150	10
775	—	11 575	664 441	44 565	75 991	796 572	6541	868	117	131	11
78	5	3400	415 800	1680	9680	430 560	22 024	2923	100	95—151	12
150	—	7165	301 040	9200	4320	321 725	6204	824	100	131	13
468	214	in Kol. 109b	1 263 170	in Kol. 109b	—	1 263 170	11 171*	1483	100	89—124	14
223	40	15 200	492 920	4380	14 800	527 300	5078	674	146	130	15
1361	—	19 355	1 702 010	21 680	—	1 743 045	20 805	2762	86	78—137	16a
47	—	2000	43 790	in Kol. 109b	—	45 790	2311	307	60	106—144	- b
510	403	10 580	916 700	6700	—	933 980	14 925	1981	110	131	17ab
136	60	2837	62 006	8263	2049	75 155	3321	441	113	131	- c
58	—	1200	103 500	3960	3700	112 360	7023	932	100	114—131	18
177	—	2640	192 265	1080	—	195 985	7979	1058	110	150	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	in Kol. 109b	300	—	—	300	192	26	50	108	- b
—	—		11 600	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 600	2572	341	100	89—124	21a
—	—		16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	1648	618	100	102, 108 u. 121	- b
128	—	880	71 180	in Kol. 109b	3600	75 660	2307	306	90	121	22
238	—	10 600*	391 400	" " 109b	10 000	412 000	5061	672	100	96	23
151	—	2040	248 230	1950	8280	260 500	5300	704	141	eiserne 130, stählerne 124	24
11	—	1600	120 000	4300*	—	125 900	4562	606	100	131	25
383	51	4645	270 190	10 845*	8140	293 820	7397	982	100	134	26
377	—	7615	144 460	in Kol. 109b	10 160	162 235	8302	1102	100	91—130	27
178	—	2100	95 128	2270	2450	101 948	3433	456	110	137	28a
28	—	1440	59 805	2340	—	63 585	2777	369	95	131	- b
48	—	520	23 200	3200	9878	36 798	4135	549	100	137	- c
63	—	1966	89 420	11 499	10 130	113 015	3599	478	100	128	- d
217	132	6600	236 680	3500	60	246 840	6482	861	100	127	29
228	98	1680	245 576	1520	—	248 776	10 886	1445	160	124	30
105	—	960	22 800	9560	—	33 320	6103	810	100	100—130	31
5	—	150	8380	in Kol. 109b	880	9410	2091	278	100	131	32
154*	—	11 650	215 900	" " 109b	2760	230 310	6356*	844	100	120 u. 130	33
10	—	360	3720	—	—	4080	1693	225	100	131	34
11	—	400	—	—	—	400	463	61	—	—	35
1480*	in Kol. 108a	7000	1 334 220	12 900	47 810	1 401 930	19 836	2633	100	eiserne 130, stählerne 124	36
241	81	2080	272 370	in Kol. 109b	—	274 450	9139	1213	100 u. 150	127	37
26	1	—	270	—	100	370	462	61	45	86	38
56	—	1080	51 301	2406	2520	57 307	3885	516	100	131	39

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

	104				105	106	107
A. Deutſche Eiſenbahnen.	Arbeitswagen: a. 4-rädrige	b. 6-rädrige	c. 8-rädrige	d. zuſammen	Schneepflüge	Draiſinen	Sonſtige Transportmittel.
II. **Privatbahnen.** (Fortſ.)	Anzahl.				Anzahl.	Anzahl.	
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	7	—	—	7	1	3	. . . .
b. Halle-Kaſſeler	40	—	—	40	—	3	. . . .
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	72	—	—	72	—	1	. . . .
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	12	—	—	12	—	1	. . . .
42 Mecklenburgiſche	—	—	—	—	—	3	. . . .
43 Neiſſe-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeiſterwagen . . . .
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn .	16	—	—	16	—	—	. . . .
45 Oſtpreußiſche Südbahn . .	s. R. 102a	—	—	—	—	2	13 vierrädrige Bahnmeiſterwagen . . . . .
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	3	—	—	3	3	2	6 Poſt- und 2 Gefangenenwagen . . . . . .
b. Pfälziſche Maximiliansb. .	—	—	—	—	1	—	2 Poſtwagen . . . .
c. Neuſtadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
d Pfälziſche Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	. . . .
47 Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
48 Rheiniſche	360	—	—	360	—	10	11 Hülfswagen und 12 Bergbremſen . . . . .
49 Schleswigſche	21	—	—	21	6	—	. . . .
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	2 ſtehende Maſchinen und 2 Dampfboote . . . .
51 a. Thüringiſche	153	—	—	153	—	1	. . . .
b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	. . . .
52 Tilſit-Inſterburger . . .	s. R. 102a	—	—	—	—	1	. . . .
B. Oeſterreichiſche Bahnen.							
53 Ungariſche Staats-E. . .	—	—	—	—	2	3	. . . .
54 Auſſig-Teplitzer	—	—	—	—	1	2	22 kleine Bahnwagen . . . .
55 Böhmiſche Nordbahn . .	16	—	—	16	4	2	. . . .
56 Böhmiſche Weſtbahn . .	20	—	—	20	5	10	. . . .
57 Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	1	3	19 kleine Bahnwagen . . . .
58 Buſchtěhrader a. Lokomotivbahn	27	—	—	27	2	2	. . . .
b. Pferdebahn .	12	—	—	12	—	—	. . . . —*
59 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	—	—	—	2	2	. . . .
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B. .	81	—	—	81	12	6	. . . .
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	. . . .
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	16	58	. . . .
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	—	—	—	—	5	2	. . . .
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokomotivbahn .	—	—	—	—	16*	9*	. . . .
b. Pferdebahn . .	75	—	—	75	10	4	. . . .
65 Kaſchau-Oderberger . . .	—	—	—	—	1	1	. . . .
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	—	—	—	—	7	6	57 Bahnwagen . . . .
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	—	—	—	8	—	. . . .
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	24	—	—	24	1	1	. . . .
69 a. Oeſterreichiſche nördliche .	—	—	—	—	14	6	. . . .
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—	—	—	—	15	13	. . . .
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	6	4	. . . .
70 I. Siebenbürger	30	—	—	30	3	—	. . . .
71 Südbahn und Tiroler . .	190	—	110	300	61	15	. . . .
72 Süd-Norddeutſche . . .	30	—	—	30	6	4	. . . .
73 Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Poſtwagen . . . .
74 Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	3	. . . .
C. Fremdländiſche Bahnen.							
75 Niederländiſche Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	2 Poſtwagen und 1 Dampfboot . . . . . .
76 Grand Central Belge . .	—	—	—	—	—	—	6 Brems- u. 9 Hülfswagen, 3 Paſſagier- u. 1 Schleppdampfſchiff
77 Lüttich-Maſtrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
78 Niederländiſche Rhein-E. .	120	—	—	120	—	2	. . . .
79 a. Warſchau-Wiener . . .	101	53	—	154	—	—	10 Bahnmeiſterwagen . . . .
b. Warſchau-Bromberger .	—	—	—	—	—	4	4 ſechsrädrige Poſtwagen . . . .

108		109					110		111	112	
Transportmittel.											
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter	
247	11	2460	267 190	1230	525	271 405	14 019	1861	112,5	131	40a
—	85	1500	155 020	in Kol. 109b	8000	164 520	7374	978	105	127	- b
233	—	4950	260 706	34 970	6930	307 556	10 447	1387	100	141	41a
130	—	660	26 802	7355	480	35 297	2472	328	100	141	- b
110	—	1200	41 480	3600	—	46 280	2402	319	100	131	42
39	—	1200	7660	220	—	9080	1469	195	55	91—124	43
60	1	920	16 724	744	1152	19 540	2057	273	100	130	44
—	44	1305	63 000	29 440	—	93 745	3104	412	90	130	45
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	9565	1270	150	127	46a
—	—	2200	71 300	2500	—	76 000	9091	1207	150	127	- b
—	—	600	—	—	—	600	291	39	—	—	- c
—	—	600	23 000	—	—	23 600	6178	821	150	127	- d
86	48	3255	167 636	in Kol. 109b	—	170 891	5889	782	160	124	47
—	529	23 720	783 430	16 840	36 000	859 990	11 564	1535	100	131	48
65	—	1280	36 400	in Kol. 109b	1400	39 080	1250	166	60 u. 80	108, 114 u. 121	49
—	154	2040	42 030	" " 109b	—	44 070	6568	872	100	130	50
208	—	6520	277 310	2420	—	286 250	7416	985	100	101—137	51a
84	—	1440	42 500	in Kol. 109b	—	43 940	1935	257	75	113—124	- b
—	—	640	18 996	2850	3165	25 651	3582	475	94	131	52
90	15	680	104 600	400	—	105 680	6464	858	100	125	53
40	—	1800	142 000	12 000	—	155 800	24 006	3187	100	124	54
35	—	2800	100 400	4000	3200	110 400	5735	761	100	85	55
120	—	2800	172 400	6000	4000	185 200	6946	922	100	125	56
22	—	585	34 400	—	—	34 985	9329	1239	115	98	57
108	—	1200	47 695	in Kol. 109b	810	49 705	5114	679	105	112	58a
47	—	280	5390	—	360	6030	3526	469	37	59	- b
26	—	1000	25 400	9600	—	36 000	4004	532	100	118	59
500	—	7900	229 420	131 025	16 200	384 545	6177	819	100	125	60
14	—	660	31 880	—	—	32 540	6128	813	100	104—123	61
784	118	16 360	1 081 625	in Kol. 109b	—	1 097 985	13 763	1827	112	125	62
—	—	3000	171 600	7000	—	181 600	5060	672	100	127	63
—	108	5820	317 200	101 350	—	424 370*	7454	989	100*	75 resp. 125*	64a
—	—	160	32 000	—	750	32 910	1895	251	35	60	- b
10	—	600	35 000	—	—	35 600	8683	1153	100	125	65
—	—	5000	100 800	37 000	—	142 800	3094	411	100	125	66
—	—	4400	107 000	38 400	—	149 800	3169	421	100	123	67
54	—	672	55 880	3488	2880	62 920	7787	1034	100	118	68
887	92	13 025	595 295	8102	—	616 422	9893	1313	115	95—121	69a
1271	95	17 720	759 605	75 112	—	852 437	9250	1228	115	95—121	- b
281	8	2940	126 535	12 157	—	141 632	6767	898	115	95—121	- c
13	—	4200	71 200	18 600	6000	100 000	3573	474	100	123	70
212	—	29 220	1 712 100	30 600	59 300	1 831 220	6988	928	100	120	71
—	—	3024	132 400	22 400	6000	163 824	5572	740	100	123	72
253	—	4890*	246 600	21 745	40 000	313 235	4052	538	100	123	73
25	—	1200	32 800	1400	—	35 400	3073	407	105	121	74
—	27	14 200	316 860	58 000	—	389 060	3450	458	170	124	75
484	—	21 800	748 320	in Kol. 109b	—	770 120	10 264	1361	83	130	76
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	8622	1145	100	131	77
584	—	8190	178 740	12 760	22 240	221 930	9077	1205	100	140	78
—	—	5560	333 079	in Kol. 109b	15 980	354 619	7643	1015	100	127	79a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	3281	436	100	127	- b

II. Anschaffungskosten der

	A. Deutsche Eisenbahnen.	113			114			115		
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.
		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	3 824 006	32 855	4362	1 549 823	13 316	1768	197 247	1695	225
2	Bayerische	7 511 337	32 168	4271	2 050 437	8781	1166	474 412*	2032	270
3	Friedrich-Franz-E.	407 414	26 387	3503	120 684	7816	1038	11 801	764	101
4	Main-Neckar-E.	416 104	35 778	4750	234 783	20 187	2680	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
5	Oldenburgische	241 245	11 990	1592	134 358	6678	886	12 477	620	82
6	Bebra-Hanauer	617 000	32 135	4267	230 892	12 026	1597	38 736	2018	268
7	Hannoversche	4 093 527	35 914	4768	1 138 048	9985	1326	177 284	1555	206
8	Main-Weser-B.	1 122 904	42 486	5640	357 624	13 531	1796	60 180	2277	302
9	Nassauische	631 502	25 179	3343	271 501	10 825	1437	34 329	1369	182
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4 032 056	55 807	7410	882 294	12 212	1621	122 442	1695	225
11	Preuß. Ostbahn	3 644 711	29 928	3974	996 756	8185	1087	176 569	1450	193
12	Saarbrücker	1 278 651	65 404	8682	249 780	12 776	1696	60 589	3099	411
13	Westfälische	1 905 855	36 750	4879	325 792	6282	834	106 533	2054	273
14	Sächsische Staats-E	4 457 020	39 415*	5236	1 243 085	10 993*	1459	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
15	Württembergische	3 619 231	34 857	4628	1 104 375	10 636	1412	99 055	954	127
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	5 234 135*	62 475	8295	931 015	11 113	1475	247 506	2954	392
	b. Hessische Nordbahn	689 603	34 793	4619	156 680	7905	1050	29 404	1484	197
17	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	3 513 105	56 138	7453	448 463	7569*	1005	124 823	2107*	280
	c. Stargard-Posener	653 748	28 888	3834	145 282	6424	852	26 602	1175	156
18	Rhein-Nahe-E.	629 413	39 338	5222	90 086	5630	747	14 556	910	121
19	Wilhelms-Bahn	575 250	23 422	3109	78 673	3506	465	26 811	1195	158
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 432	20 149	2675	11 132	7136	947	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
21	a. Löbau-Zittauer	91 952	20 388	2707	29 681	6581	874			
	b. Zittau-Reichenberger	122 309	34 453	4574	32 788	9236	1226			
	b) in Privatverwaltung.									
22	Altona-Kieler	565 264	17 234	2288	233 200	7110	944	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
23	Bayerische Ostbahnen	2 054 696	25 242	3351	818 729	10 058	1336	190 060*	2335	310
24	Berlin-Anhaltische	1 323 513	26 932	3576	489 174	9954	1322	30 639	623	82
25	Berlin-Görlitzer	541 700	19 627	2605	157 249	5698	756	18 520	671	89
26	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	1 735 069	43 683	5800	667 514	16 805	2231	83 032	2090	278
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 014 900	51 939	6896	467 054	23 902	3174	129 438	6624	879
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	893 600	30 088	3995	291 160	9803	1302	42 678	1437	191
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb	481 000	21 004	2789	163 668	7147	949	30 954	1352	179
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz	163 600	18 382	2440	96 540	10 847	1440	7004	787	104
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	536 715	17 093	2269	269 615	8586	1140	29 944	954	127
29	Braunschweigische	2 118 379	55 630	7386	485 585	12 752	1693	101 665	2670	354
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	822 959	35 945	4772	258 797	11 304	1501	16 289	711	94
31	Frankfurt-Hanauer	246 003*	45 056	5981	137 127*	25 115	3334	18 741*	3432	456
32	Glückstadt-Elmshorner	70 542	15 676	2081	18 686	4152	552	1800	400	53
33	Hessische-Ludwigs-E.	1 029 994*	36 318	4821	356 365	12 566	1668	99 720*	3516	467
34	Homburger	58 057	24 090	3198	67 705	28 093	3730	4286	1778	236
35	Kirchheimer	19 000	21 965	2916	9520	11 006	1461	2880	3330	442
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 419 997	76 688	10 182	648 365	9174	1218	153 310	2169	288
37	Leipzig-Dresdener	1 308 150	43 561	5783	402 875*	13 416	1781	39 970*	1331	177
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	48 331	6412	37 973	47 466	6297	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	313 230	21 236	2820	147 800	10 020	1330	12 548	851	113

Transportmittel.

116			117	118	119	120	
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 570 416	30 676	4073	61 429	11 771	75 583	—	1
5 493 202	23 525	7123	122 949	in Kol. 117	in Kol. 117	2 535 919*	2
241 913	15 668	2080	19 480	—	—	—	3
394 454	33 917	4503	in Kol. 116a	2472	—	—	4
206 313	10 254	1361	24 222	—	1285	—	5
442 150	23 029	3057	36 160	1557	—	—	6
5 574 376	48 906	6493	98 847	—	—	—	7
905 245	34 251	4546	24 009	1500	—	—	8
1 080 484	43 081	5720	—	280	—	—	9
5 248 624	72 645	9645	75 750	—	—	—	10
4 689 604	38 509	5113	397 686	—	—	—	11
2 232 938	114 217	15 161	50 360	—	—	—	12
1 935 882	37 329	4956	25 619	2282	12 383	—	13
6 424 016	56 809*	7542	—	4155	—	—	14
3 275 281	31 545	4188	51 835	751	10 012	154 736*	15
8 963 857	106 993	14 205	—	—	627 118	in Kol. 115	16a
324 819	16 388	2176	in Kol. 116a	—	—	—	- b
5 436 545	86 873	11 534	—	—	—	—	17ab
404 930	17 893	2376	74 074	—	—	—	- c
585 480	36 593	4858	23 680	—	83 090	—	18
1 007 601	41 026	5447	in Kol. 116a	400	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	20a
3000	1923	255	—	—	1000	—	- b
57 593	12 770	1695	4941	—	—	—	21a
97 738	27 532	3655	200	200	—	—	- b
479 826	14 629	1942	in Kol. 116a	941	234	—	22
2 326 407	28 580	3794	48 941	2700	—	—	23
1 736 690	35 339	4692	29 100	3900	in Kol. 117	—	24
618 369	22 405	2974	—	1100	2340	—	25
2 123 778	53 469	7099	58 250	2000	4034	—	26
1 183 394	60 563	8042	49 280	—	—	—	27
657 237	22 129	2938	16 325	1230	—	26 700*	28a
438 149	19 133	2540	4388	1468	—	5600*	- b
148 126	16 643	2210	30 000	—	—	6560*	- c
574 873	18 308	2431	47 360	1350	3836	9450*	- d
1 944 298	51 058	6779	216	—	—	—	29
1 505 896	65 774	8733	—	—	—	—	30
185 414*	33 959	4508	—	228	—	—	31
44 892	9976	1325	4400	—	3082	—	32
1 080 006	38 082	5056	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	33
22 880	9494	1260	—	—	—	—	34
—	—	—	100	—	—	—	35
7 957 578	112 592	14 949	195 584	6300	—	—	36
1 390 113	46 291	6146	—	—	2500	—	37
1082	1352	179	250	—	—	—	38
313 759	21 272	2824	in Kol. 116a	—	—	—	39

		113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Thlr	Thlr.	Thlr.	Thlr	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	967 385	49 968	6634	275 542	14 232	1889	34 560	1785	237
	b. Halle-Kasseler	578 300	25 921	3441	256 035	11 476	1524	16 680	748	99
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1 048 410	35 612	4728	391 102	13 285	1764	62 700	2130	283
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	384 008	26 891	3570	104 590	7324	972	13 902	973	129
42	Mecklenburgische	466 921	24 230	3217	144 274	7487	994	12 000	623	83
43	Neisse-Brieger	113 645	18 389	2441	33 178	5369	712	4758	770	102
44	Niederschlesische Zweigbahn	190 125	20 013	2657	56 802	5979	793	8687	914	121
45	Ostpreußische Südbahn	429 070	14 208	1886	125 970	4191	556	13 770	458	60
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn	667 076	27 795	3690	198 950	8290	1100	38 015	1584	210
	b. Pfälzische Maximiliansb.	268 285	32 092	4261	78 975	9447	1254	18 918	2263	300
	c. Neustadt-Dürkheimer	43 028	20 837	2758	7342	3556	472	3900	1889	251
	d. Pfälzische Nordbahnen	57 143	14 959	1988	30 629	8018	1066	4462	1168	155
47	Rechte Oder-Ufer-E.	839 451	28 926	3840	166 665	5743	762	50 030	1724	229
48	Rheinische	3 709 878	49 884	6623	961 034	12 922	1716	202 794	2727	362
49	Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	314 173	46 822	6216	239 272	35 659	4734	20 666	3080	409
51	a. Thüringische	1 618 307	41 925	5566	425 477	11 023	1463	90 686	2349	312
	b. Werra-E.	506 800	22 316	2963	122 750	5405	718	25 050	1103	146
52	Tilsit-Insterburger	86 600	12 095	1606	35 917	5016	666	7008	979	130
	B. Oesterreichische Bahnen.									
53	Ungarische Staats-E.	536 666	32 824	4358	47 410	2900	385	6932	424	56
54	Aussig-Teplitzer	255 500	39 368	5227	60 356	16 268*	2160	12 796	3449*	458
55	Böhmische Nordbahn	456 000	23 690	3145	122 250	6351	843	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
56	Böhmische Westbahn	611 684	22 944	3033	226 100	8481	1126	21 840	819	109
57	Brünn-Rossitzer	110 107*	29 362	3898	14 646*	3906	518	2558*	682	90
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	240 095	24 701	3280	49 986	5627*	748	6357	716*	95
	Buschtěhrader b. Pferdebahn	—	—	—	225	—	—	629	367	49
59	Fünfkirchen-Barcs'er	206 959	23 020	3057	58 407	6497	863	7323	815	108
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 218*	43 158*	5730*	339 686*	7257*	964*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
61	Graz-Köflacher	94 480	17 793	2362	18 339	3453	458	4460	840	111
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	4 736 558	59 370	7882	817 558	10 248	1360	161 559	2025	269
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	3 234 499	56 815	7543	1 055 590*	19 875	2639	114 310*	2152	286
	Kaiserin Elisabeth b. Pferdebahn	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	103 733	25 301	3360	44 407	10 831	1438	4260	1039	138
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	239 107	29 592	3929	29 827	3692	490	4965	614	82
69	a. Oesterreichische nördliche	3 679 703	59 055	7841	599 286	9618	1277	136 964	2198	292
	b. Oesterreichische südöstliche	4 054 898	44 003	5842	678 561	7364	978	201 165	2183	290
	c. Wien-Neu-Szönyer	582 720	27 841	3696	171 363	8187	1087	31 634	1511	201
70	I. Siebenbürger	501 720	17 925	2380	222 620	7954	1056	31 500	1126	150
71	Südbahn und Tiroler	8 123 405	30 998	4115	1 596 981	6094	809	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
72	Süd-Norddeutsche	967 978	32 925	4371	226 249	7696	1022	21 918	745	99
73	Theiß-Bahn	1 704 735	22 051	2927	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
74	Turnau-Kralup-Prager	228 822	19 863	2635	57 720	5010	665	9933	862	114
	C. Fremdländische Bahnen.									
75	Niederländische Staats-E.	1 662 912	14 746	1958	496 936	4407	585	127 222	1128	149
76	Grand Central Belge	710 075*	9464	1256	93 653*	1298	172	28 440*	394	52
77	Lüttich-Mastrichter	87 184	22 587	2999	39 834	10 320	1370	9813	2542	338
78	Niederländische Rhein-E.	1 109 738	45 388	6024	521 080	21 312	2828	113 659	4648	617
79	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Transportmittel.

116			117	118	119	120	
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 470 428	*75 952*	*10 084*	in Kol. 116a	900	—	—	40a
714 862	*32 042*	*4254*	35 360	610	—	—	- b
1 631 524	*55 419*	*7358*	37 584	—	—	—	41a
342 637	*23 994*	*3186*	in Kol. 116a	350	—	—	- b
409 397	*21 245*	*2821*	—	900	—	—	42
65 032	*10 523*	*1397*	—	574	1894	—	43
149 595	*15 747*	*2091*	9750	—	—	—	44
544 900	*18 043*	*2395*	—	300	2080	—	45
1 148 973	*47 874*	*6356*	600	650	5000	—	46a
400 444	*47 900*	*6360*	—	150	1000	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
98 696	*25 836*	*3434*	—	—	—	—	- d
1 072 605	*36 961*	*4907*	—	—	—	—	47
3 353 470	*45 092*	*5987*	210 960	3200	27 712	—	48
—	—	—	—	—	—	—	49
231 316	*34 473*	*4577*	—	—	—*	—	50
1 733 739	*44 916*	*5963*	65 073	188	—	—	51a
365 367	*16 088*	*2136*	11 560	—	—	—	- b
149 883	*20 933*	*2779*	in Kol. 116a	450	—	—	52
434 840	*26 596*	*3531*	—	5040	—	—	53
787 275	*121 306*	*16 105*	2507	2170	—	—	54
433 733	*22 533*	*2992*	in Kol. 116a	4600	—	—	55
892 664	*33 483*	*4445*	6933	9800	—	—	56
84 211*	*22 456*	*2981*	—	1000	—	—	57
219 422	*22 574*	*2997*	1812	2712	—	—	58a
9254	*5412*	*719*	504	—	—	—	- b
154 197	*17 152*	*2277*	—	3114	—	—	59
2 160 382	*46 152*	*6128*	in Kol. 116a	20 246	in Kol. 115	—	60
95 205	*17 929*	*2380*	—	300	—	—	61
6 392 731	*80 130*	*10 638*	—	29 913	—	—	62
—	—	—	—	—	—	—	63
2 461 369*	*46 345*	*6153*	109 037	in Kol. 117	19 640	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	- b
162 107	*39 538*	*5250*	—	2900	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	67
368 581	*45 616*	*6056*	28 731	2932	—	—	68
4 093 220	*65 691*	*8722*	—	23 508	14 452*	—	69a
5 778 673	*62 709*	*8326*	—	25 178	29 103*	—	- b
1 080 626	*51 630*	*6855*	—	10 301	6072*	—	- c
514 047	*18 365*	*2438*	28 800	5600	—	—	70
8 069 061	*30 791*	*4088*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	71
924 301	*31 439*	*4174*	7430	6877	—	—	72
1 696 283	*21 941*	*2913*	132 957	14 907	in Kol. 115	in Kol. 115	73
174 670	*15 162*	*2012*	—	620	—	—	74
1 753 122	*15 546*	*2064*	—	—	15 765	—	75
1 317 549*	*17 560*	*2331*	—	—	32 501*	—	76
113 332	*29 361*	*3900*	—	—	—	—	77
1 260 413	*51 550*	*6842*	50 358	365	—	—	78
—	—	—	—	—	—	—	79a
—	—	—	—	—	—	—	- b

Abschnitt D.

Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

A. Lokomotiven.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	121. Die Lokomotiven haben zurückgelegt: a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter-Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	122. Davon Nutzmeilen.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	102 108	383 159	188 847	35 382	in Kol. 121c	988	4126	**714 610**	709 496*
2	Bayerische	220 976	240 752	652 122	134 148	124 176	7456	14 240	**1 393 870**	1 379 630
3	Friedrich-Franz-E.	23 553	5164	8483	3285	690	1328	1281	**43 784***	40 913* } 1590 }
4	Main-Neckar-E.	18 022	55 644	9544	11 135	229	113	224	**94 911**	94 574
5	Oldenburgische	—	25 290	17 399	in Kol. 121c	—	5590	325	**48 604**	48 279
6	Bebra-Hanauer	16 731	36 958	18 203	15 421	2014	3718	3449	**96 494**	93 045
7	Hannoversche	99 551	238 055	in Kol. 121d	332 171	54 743	19 600	52 795	**796 915**	744 120
8	Main-Weser-B.	41 094	47 627	52 976	42 856	1962	584	4587	**191 686**	187 099
9	Nassauische	—	98 105	51 551	—	693	197	2048	**152 594**	150 546
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	72 980	202 345	335 046	in Kol. 121c	—*	14 636	61 073	**686 080**	625 007
11	Preuß. Ostbahn	163 280	130 637	198 403	" " 121c	36 847	34 641	55 686	**619 494**	563 808
12	Saarbrücker	500	48 954	97 860	" " 121c	10 321	3856	5093	**166 584**	161 491
13	Westfälische	in Kol. 121b	130 928	159 731	—	20 664	11 427	132 143	**454 893**	322 750
14	Sächsische Staats-E.	68 955	364 838	366 089	52 407	44 704	7200	60 835	**965 028**	904 193
15	Württembergische	34 043	325 898	176 873	38 519	27 238	5265	21 465	**629 301**	607 836
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	17 977	381 591	430 622	—	36 485	19 060	69 704	**955 439***	885 735
	b. Hessische Nordbahn	21 212	31 204	80 362	—	10 599	1237	10 532	**155 146***	144 614
17	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	47 048	76 147	337 904	in Kol. 121c	17 902	5405	27 595	**512 001**	484 406*
	c. Stargard-Posener	—	50 406	53 376	" " 121c	4375	4802	6588	**119 547**	112 959
18	Rhein-Nahe-E.	14 290	39 113	55 671	566	9556	806	3847	**123 849***	120 002
19	Wilhelms-Bahn	5548	5857	76 774	in Kol. 121c	599	4257	644	**93 679**	93 035
20	a. Gößnitz-Geraer	—*	6743*	4281	7947	—	—	411	**19 382**	18 971
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	6981	—	37	14	**7032**	7018
21	a. Löbau-Zittauer	—	in Kol. 121c	23 291	in Kol. 121c	492	18	911	**24 712**	23 801
	b. Zittau-Reichenberger	—	" " 121c	17 278	" " 121c	680	9	1583	**19 550**	17 967
	b) in Privatverwaltung.									
22	Altona-Kieler	19 976	78 272	21 537	—	1222	1000	6937	**128 944**	122 007
23	Bayerische Ostbahnen	93 989	114 564	253 024	in Kol. 121c	36 180	1074	3489	**502 320**	498 831
24	Berlin-Anhaltische	52 633	93 893	60 848	28 193	5392	6215	9617	**256 791**	247 174
25	Berlin-Görlitzer	—	62 799	20 525	—	2517	3799	4577	**94 217**	89 640
26	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer }	59 865	33 646	87 753	74 815	28 833	8513	23 234	**316 659**	293 425
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	39 522	94 571	71 183	—	—	2897	964	**209 137**	208 173
28	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc.	16 345	78 085	51 647	in Kol. 121c	9345	3614	11 090	**170 126**	159 036
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	13 126	39 114	17 102	" " 121c	5361	895	6108	**81 706**	75 598
	c Cösl.-Stolp-Dnz.	3277	6608	3279	—	54	4351	427	**17 996**	17 562
	d. Vorpommersche	20 507	5 3917	26 113	in Kol. 121c	1768	1125	4103	**107 533**	103 430
29	Braunschweigische	in Kol. 121c	in Kol. 121c	323 860	" " 121c	in Kol. 121c	i. K. 121c	23 507	**347 367**	342 020*
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	51 857	62 532	—	—	1879	14 520	**130 788**	116 268
31	Frankfurt-Hanauer	14 024	10 308	4922*	19 227	2923	1492	in Kol. 121c	**52 896**	48 481*
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	9955	—	298	65	**10 318**	10 253
33	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	173 549	73 340	in Kol. 121c	in Kol. 121b u. c	9031	4630	**260 550***	255 920
34	Homburger	3646	9680	156	1825	245	138	217	**15 907**	15 690
35	Kirchheimer	—	—	—	4797	—	—	—	**4797**	4797
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	81 588	226 340	484 106	—	in Kol. 121a-c	i. K. 121a-c	68 184	**860 218**	792 034
37	Leipzig-Dresdener	in Kol. 121b	148 495	in Kol. 121d	85 785	" " 121d	" " 121d	9296	**243 576**	234 280
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8450	—	—	6	—	—	**8456**	8456
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	17 152	10 097	20 006	990	1238	—	**49 483**	47 255

	121									122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

A. Lokomotiven.

A. Deutsche Eisenbahnen.	Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								Davon Nutzmeilen.
	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen.	c. vor Güter- Zügen.	d. vor gemischten Zügen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen.	f. vor Material- und Arbeitszügen.	g. leer.	h. zusammen.	
II. Privatbahnen. (Forts.)	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	23 068	46 568	72 855	19 583	4018	78	2241	168 411	166 170
b. Halle-Kasseler	—	48 933	33 338	—	5630	2408	2264	92 573	90 309
41 a. Magdeburg-Halberstädter	12 217	54 861	52 725	33 820	2174	3140	7167	166 104	158 937
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	23 004	21 204	7868	3636	312	1151	57 175	56 024
42 Mecklenburgische	—	26 426	12 507	21 059	2526	2268	1085	65 871*	64 801*
43 Neisse-Brieger	—	—	43	18 101	167	116	148	18 575	18 427
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	7021	7328	6915	1193	676	1145	24 278	23 133
45 Ostpreußische Südbahn	—	24 605	—	34 515	966	9690	4114	73 890	69 776
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	108 786	in Kol. 121d	156 856	9969	752	294	276 657	275 611
b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b	33 496		38 967	3251	1291	68	77 073	75 714
c. Neustadt-Dürkheimer	—	2440		5994	76	—	4	8514	8510
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—		11 580	—	85	—	11 665	11 580
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	15 773	58 184	in Kol. 121c	3579	7974	23 334	108 844	85 510
48 Rheinische	89 527	253 277	257 337	—	—	18 796	323 070*	942 007	618 937
49 Schleswigsche	15 735	—	22 609	57 449	907	8442	309	105 451	105 142
50 Taunus-E.	16 402	29 070	6036	—	4102	—	5377	60 987	55 610
51 a. Thüringische	49 615	120 966	93 145	in Kol. 121c	23 496	11 686	25 967	324 875	298 908
b. Werra-E.	—	29 200	1494*	35 186	4844	22	5930	76 676	70 746
52 Tilsit-Insterburger	—	2541	7922	—	23	590	228	11 304	11 076
B. Oesterreichische Bahnen.									
53 Ungarische Staats-E.	—	12 170	33 811	11 846	168	2621	864	61 480	60 616
54 Aussig-Teplitzer	—	2970	8141	7148	998	217	22	19 496	19 474
55 Böhmische Nordbahn	—	26 505	13 152	19 366	3928	239	15 764*	78 954	63 190
56 Böhmische Westbahn	—	49 273	52 134	1103	10 648	4103	9498	126 759	117 261
57 Brünn-Rossitzer	—	6	1046	4399	—	1686	167	7304	7137
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	—	197*	25 534	20 556	10 363*	1196	2136	59 982	56 650
b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	100	4661	13 674	15	2678	212	21 340	21 128
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 203	86 666	46 349	—	7526	1310	175 054	173 744
61 Graz-Köflacher	—	4780	16 053	4015	—	344	703	25 895	25 192
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	40 154	129 971	408 173	78 846	11 511	21 220	52 878	742 753	689 875*
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	31 236	4745	4509	—	1989	2146	44 625	42 479
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	61 801	89 734	148 114	73 439	20 178	3443	11 135	407 844	396 709
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—*	—	3685	4696	3	548	861	9795	8934
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	18 356	3735	35 847	2580	6619	2233	69 370	67 137
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	12 334	26 339	42 207	320	6201	32 069	119 470	87 401
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	66	13 611	13 735	37	51	58	27 558	27 500
69 a. Oesterreichische nördliche	37 236	84 061	305 641	60 176	9916	12 585	21 839	531 454	509 615
b. Oesterreichische südöstliche	26 436	109 332	359 473	14 575	5890	19 048	10 132	544 886	534 754
c. Wien-Neu-Szönyer	—	29 204	31 686	—	6	616	448	61 960	61 512
70 I. Siebenbürger	—	468	16 371	20 287	—	2175	972	40 273	39 301
71 Südbahn und Tiroler	84 131	318 307	714 478	218 783	26 710	7018	30 673	1 400 100	1 369 427
72 Süd-Norddeutsche	—	32 275	41 457	32 089	7693	1223	6290	121 027	114 737
73 Theiß-Bahn	—	53 946	74 591	61 065	513	1585	427	192 127*	191 700
74 Turnau-Kralup-Prager	—	17 006	17 375	—	—	373	150	34 904	34 754
C. Fremdländische Bahnen.									
75 Niederländische Staats-E.	6217	163 321	49 107	152 338	7539	2633	71 744*	452 899	381 155
76 Grand Central Belge	in Kol. 121b	144 043	179 445	79 533	94 621*	4138	3960	505 740*	501 780
77 Lüttich-Mastrichter	—	14 800	12 576	—	—	—	—	27 376	27 376
78 Niederländische Rhein-E.	54 549	87 208	53 003	3104	in Kol. 121a-d	16 237	47 159*	261 260	214 101
79 a. Warschau-Wiener	in Kol. 121b	188 783	in Kol. 121b	in Kol. 121b	13 773	18 643	12 510	233 709	221 199
b. Warschau-Bromberger	—	in Kol. 121c	54 352	" " 121c	9466	1902	6445	69 645	63 200

(Fortſ.) **I. Leiſtungen der** (Fortſ.) **A. Loko-**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	123 Im Betriebsjahre 1869 wurden abgelaſſen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz	b. Perſonen-Züge.	c. Güter- und gemiſchte Züge. Anz	d. Mater.- und Arbeits-Züge.	124 Durchſchnittliche Anzahl der Wagen-Achſen in den a. Courier- und Schnell-Zügen. Achſen	b. Perſonen-Zügen.	c. Güter- und gemiſchten Zügen. Achſen	d. Mater.- und Arbeits-Zügen.	125 Zur Feuerung der Lokomotiven: Holz z. Anheizen a. überhaupt. Klftr.	b. pro Nutzmeile. Cbfß.	126 Holz zur Feuerung während der Fahrt a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt. Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cbfß.
I. Staatsbahnen.													
1 Badiſche	16 887	75 775	21 457	150	15,84	21,01	42,59	19,0	800	0,12	—	—	—
2 Bayeriſche	9498	13 215	109 811	3850	12,0	26,0	60,0	37,0	3345	0,26	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	1460	827	1460	120	16,39	12,50	38,27	12,04	66	0,17	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	1570	5192	1570	—	—	—	—	—	176	0,20	—	—	—
5 Oldenburgiſche	—	4543	1948	5776	—	15,0	41,0	30,0	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	856	1888	3167	2462	19,39	17,26	38,52	36,11	147,58	0,111	—	—	—
7 Hannoverſche	5923	21 114	37 349	19 498	18,67	23,19	78,05	26,70	2883	0,637	—	—	—
8 Main-Weſer-B.	1522	2172	6003	598	20,04	23,05	53,38	18,93	322,12	0,166	—	—	—
9 Naſſauiſche	—	6658	4477	52	—	15,0	49,0	22,0	137,84	0,099	—	—	—
10 Niederſchl.-Märk. u. Schl. Gb.	1462	14 318	10 828	10 225	18,39	24,33	99,28	42,68	1532	0,26	—	—	—
11 Preuß. Oſtbahn	3650	2977	14 779	n. notirt	22,49	33,16	92,18	41,60	1331,19	0,255	—	—	—
12 Saarbrücker	730	6304	39 784	1108	12,0	16,0	52,0	40,0	261,94*	0,175	—	—	—
13 Weſtfäliſche	i. K. 123b	4860	9457	1209	17,51	17,51	72,91	28,50	679	0,227	—	—	—
14 Sächſiſche Staats-E.	—*	—	—	—	13,32	25,96	88,04	26,90	568*	0,07	—	—	—
15 Württembergiſche	1517	39 976	17 996	256	20,0	36,0	75,0	30,0	876,2	0,155	—	—	—
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung.													
16 a. Bergiſch-Märkiſche	3656	91 126	102 172	5511	9 reſp. 12	21,0	70 reſp. 28	30,0	1229,20	0,13	—	—	—
b. Heſſiſche Nordbahn	1460	2744	9815	—	17,0	17,0	63,0	27,0	556,0	0,42	—	—	—
17 a. Oberſchleſiſche	1460	3672	14 430	—	18,31	21,24	90,04	36,78	610	0,14	—	—	—
b. Breslau-Poſen-Glogauer	—	2272	6444	—							—	—	—
c. Stargard-Poſener	—	2204	2574	n. notirt	—	17,82	81,04	39,28	178	0,17	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	730	2647	5673	390	12,0	15,0	46,5	32,0	154,63*	0,139	—	—	—
19 Wilhelms-Bahn	730	772	10 090	316	16,42	18,54	50,05	29,89	272	0,31	—	—	—
20 a. Gößnitz-Geraer	—	1550	2759	—	—	19,0	53,0	—	6	0,03	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	4380	26	—	—	15,0	34,0	1	0,02	—	—	—
21 a. Löbau-Zittauer	—	i. K. 123c	5202	25	—	i. K. 124c	57,0	11,0	20	0,09	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	" " 123c	4906	9	—	" " 124c	53,0	9,0	14	0,06	—	—	—
b) in Privatverwaltung.													
22 Altona-Kieler	1922	2333	23 403	635	12,0	22,0	68,0	35,0	139	0,12	—	—	—
23 Bayeriſche Oſtbahnen	3046	6268	15 747	—	12,0	20,0	60,0	20,0	588,32	0,13	—	—	—
24 Berlin-Anhaltiſche	3673	7600	10 047	—	18,65	25,75	74,61	32,50	504,03	0,22	—	—	—
25 Berlin-Görlitzer	—	2003	1270	1014	—	16,0	76,0	26,0	198,6	0,24	—	—	—
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2731	2959	7752	851	16,97	25,52	74,39	28,01	1065	0,392	—	—	—
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1815	9843	3194	—	22,4	27,8	96,7	—	408	0,212	—	—	—
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	730	8237	5688	2100	12,74	26,15	76,74	29,62	258,35	0,175	—	—	—
b. Starg.-Cösl.-Clb.	730	4122	2234	349	17,0	18,97	70,16	21,41	86,7	0,124	—	—	—
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	368	743	368	3008	16,27	20,56	34,43	26,04	20,72	0,126	—	—	—
d. Vorpommerſche	1460	7163	4231	485	19,24	17,86	42,93	15,70	107,6	0,112	—	—	—
29 Braunſchweigiſche	4720	15 055	22 940	12 174	20,0	20,0	56,0	56,0	1220,29*	0,39	—	—	—
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4419	4100	1068	—	22,87	59,05	—	416,9	0,307	—	—	—
31 Frankfurt-Hanauer	3645	2573	7739*	574	16,0	20,0	60,0*	18,0	760*	1,28	—	—	—
32 Glückſtadt-Elmshorner	—	—	2212	191	—	—	29,0	26,0	17	0,18	—	—	—
33 Heſſiſche Ludwigs-E.	10 191	19 700	14 335	—*	13,19	16,41	66,78	—	478	0,201	—	—	—
34 Homburger	1469	3950	730	33	in Kol. 124b	20,10	in Kol. 124b	in Kol. 124b	22	0,15	—	—	—
35 Kirchheimer	—	—	3880	—	—	—	18,0	—	3	0,07	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	3651	20 526	41 640	i. K. 123c	19,0	21,0	76,0	in Kol. 124c	13	0,002	—	—	—
37 Leipzig-Dresdener	i. K. 123b	15 360	9662	" " 123c	18,0	30,0	118,0	" " 124c	339,8	0,16	—	—	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10 562	—	—	—	19,98	—	—	33	0,42	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	—	2002	4109	—	—	17,81	62,64 reſp. 27,40	33,66	89,9	0,205	—	—	—

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks, als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Zoll-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Zoll-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks	b. Braunkohlen. Z.-Ctr. Coaks	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile. brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile. netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	709 496	963 024	910 326	135,13	128,31	1
—	—	—	—	—	—	—	753 920	1 784 683	1 403 861	236,72	186.20	2
—	—	—	—	—	—	—	42 503	49 370	44 463	116,16	104,61	3
—	—	—	—	—	—	—	94 574	141 522	—	149,64	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	93 045	149 016	105 893	160,19	113,80	6
—	—	—	—	—	131 233	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	187 099	368 730	289 620	197,07	154,80	8
—	—	—	—	—	—	—	150 546	152 818	107 430	101,31	71,36	9
—	—	—	—	—	42 009	—	—	—	—	—	—	0
—	—	—	—	—	—	—	563 808	1 064 528	861 809	188,81	152,86	11
—	—	—	—	—	—	—	161 491	362 355	159 049	224,38	98,49	12
—	—	—	—	—	—	—	311 898	637 750	457 498	204,47	146,68	13
—	—	—	—	—	52 227	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	541 632	891 759	790 478	164,64	145,94	15
—	—	—	—	—	—	—	885 735	1 652 605	1 408 362	186,58	159,0	16a
—	—	—	—	—	—	—	144 614	277 362	239 990	191,79	165,95	- b
—	—	—	—	—	—	—	484 406	1 277 647	920 569	263,76	190,04	17ab
—	—	—	—	—	—	—	112 959	232 470	166 179	205,60	147,11	- c
—	—	—	—	—	—	—	120 002	236 849	165 980	197,37	138,31	18
—	—	—	—	—	—	—	93 035	248 538	182 916	267,14	196,61	19
—	—	—	—	—	—	—	18 971	43 475	—	229,17	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	7018	8615	—	122,73	—	- b
—	—	—	—	—	4920	—	—	—	—	—	—	21a
—	—	—	—	—	3373	—	—	—	—	—	—	- b
17 077	19 423	—	113,73	—	—	—	104 930	95 563	—	91,07	—	22
—	—	—	—	—	—	—	498 831	827 419	—	165,87	—	23
—	—	—	—	—	—	—	247 174	476 399	415 192	192,73	167,97	24
—	—	—	—	—	—	—	89 640	160 686	—	179,26	—	25
21 224	26 875	—	126,62	—	—	—	264 814	439 403	—	165,93	—	26
—	—	—	—	—	—	—	208 173	352 843	327 774	169,49	157,43	27
—	—	—	—	—	—	—	159 036	294 780	231 431	185,35	145,52	28a
—	—	—	—	—	—	—	75 598	118 789	100 232	157,13	132,59	- b
—	—	—	—	—	—	—	17 569	26 901	25 072	153,12	142,71	- c
—	—	—	—	—	—	—	103 430	144 680	132 508	139,88	128,11	- d
—	—	—	—	—	in Kol. 130e	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	—	—	—	116 268	367 994	—	316,50	—	30
—	—	—	—	—	—	—	48 481	82 078*	—	169,30*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	10 253	11 860	11 146	115,67	108,71	32
—	—	—	—	—	—	—	255 920	276 191	229 776	107,92	89,79	33
—	—	—	—	—	—	—	15 690	19 701	17 731	125,36	113,01	34
—	—	—	—	—	—	—	4797	4875	3663	101,63	76,36	35
—	—	—	—	—	145 929	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	234 280	418 009	—	178,42	—	37
8456	5926	—	70,08	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	47 255	84 991	60 477	179,86	147,03	39

(Forts.) **I. Leistungen der** (Forts.) **A. Loko-**

A. Deutsche Eisenbahnen.	123 Im Betriebsjahre 1869 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	123 b. Personen-Züge. Anz.	123 c. Güter- und gemischte Züge. Anz.	123 d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	124 Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	124 b. Personen-Zügen. Achsen.	124 c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	124 d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	125 Zur Feuerung der Lokomotiven: Holz z. Anheizen a. überhaupt. Klftr.	125 b. pro Nutzmeile. Cbf.	126 Holz zur Feuerung während der Fahrt a. bei Nutzmeilen.	126 b. überhaupt. Klftr.	126 c. pro Nutzmeile. Cbf.
II. Privatbahnen. (Forts.)													
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle Lpz.	1460	3468	10 105	15	18,0	26,0	94,0	n. notirt	135,6	0,088	—	—	—
b. Halle-Kasseler	—	2918	2679	—	—	16,71	48,22	14,61	267	0,32	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	2017	6112	21 895	s. K. 123c	22,5	22,2	54,9	34,4	228	0,15	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	1651	1916	„ „ 123c	—	23,4	58,0	31,8	235	0,45	—	—	—
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	21,43	39,28	16,08	146	0,24	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	2927	—	—	—	30,57	—	27,5	0,16	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	743	1526	40	—	26,0	76,0	34,0	11,273	0,05	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	1883	2564	670	—	16,93	35,92	25,03	336	0,52	—	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	730	5840	8030	—	14,0	18,0	60,0	—	521,24 (a.–d.)	0,15	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	365	3610	5460	—	14,0	18,0	60,0	—					
c. Neustadt-Dürkheimer	—	s. K. 123c	3980	—	—	—	24,0	—					
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	2984	—	—	—	15,0	—					
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	637	6603	614	—	17,0	31,0	28,0	192	0,24	—	—	—
48 Rheinische	5714	36320	26 584	7427	16,75	17,98	52,07	26,99	790*	0,14	—	—	—
49 Schleswigsche	2190	730	21 650	—	13,0	—	25,0	32,0	192	0,19	—	—	—
50 Taunus-E.	2950	9321	1160	—	18,4	27,20	75,30	—	74,5	0,14	—	—	—
51 a. Thüringische	2932	7336	10 121	—	20,0	24,0	93,0	14,0	707,53	0,256	—	—	—
b. Werra-E.	—	1493	5513	27	—	18,63	55,60	9,59	195,39	0,30	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	365	1095	38	—	17,5	29,9	17,3	35,6	0,35	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.													
53 Ungarische Staats-E.	—	793	3087	240	—	—	—	—	234,7	0,42	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	736	6100	71	—	18,0	64,0	15,0	162	0,598	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	4380	5403	38	—	12,60	55,0	22,0	331,61	0,57	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	2386	5100	354	—	15,95	62,55	15,64	360,81	0,33	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	2	2911	850	—	6,0	41,73	30,0	67	1,01	—	—	—
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	—	39*	6562	114	—	19,0*	70,0	20,0	281,24	0,54	—	—	—
b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	2578*	797*	—	—	33,04	—	456,5	2,35	12 416	2569,5	22,35
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	733	5779	663	—	24,03	75,45	32,66	2866*	1,78	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	917	3673	297	—	18,21	33,34	14,89	54,6	0,23	—	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	n. notirt	n. notirt	n. notirt	n. notirt	—	—	—	—	1538,32	0,24	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	1537	392	157	—	32,0	32,0	32,0	143,4	0,36	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2598	8132	14 005	1184	15,66	27,42	53,65	14,83	3153,02	0,66	—	—	—
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	2692	413	—	—	—	—	37,07	0,45	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	1458	7631	880	—	14,92	27,82	19,59	309	0,49	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	240	2516	894	—	20,0	60,0	26,0	in Kol. 136b	—	87 401	12426	16,59
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	s. K. 123c	3438	in Kol. 123c	—	s. K. 124c	50,12	—	469,73	1,65	4473	1162	28,06
69 a. Oesterreichische nördliche	730	2433	24 376	in Kol. 123c	10,21	23,60	67,03	35,34	2084	0,44	—	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	730	2332	15 532	in Kol. 123c	14,01	25,02	86,66	48,45	2394,6	0,48	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	1568	2362	in Kol. 123c	—	20,56	70,94	39,85	404	0,71	—	—	—
70 I. Siebenbürger	—	66	1468	315	—	13,75	46,77	41,20	in Kol. 126b	—	39 301	5442,5	14,96
71 Südbahn und Tiroler	1460	21363	49 353	747	11,16	28,94	49,39	30,69	768,75	0,06	—	—	—
72 Süd-Norddeutsche	—	1481	5757	285	—	15,57	38,17	20,72	516,6	0,49	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	1472	6262	202	—	24,39	65,73	32,01	in Kol. 126b	—	191 700	31 080*	17,51
74 Turnau-Kralup-Prager	—	1469	1602	41	—	15,61	42,85	21,02	156,1	0,43	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.													
75 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Grand Central Belge	184	18489	75 889	88	14,94	15,0	38,0	25,01	65 998*	—	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	—	4389	2190	—	—	22,01	–	—	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	5482	9251	5705	2938	10,4	19,2	84,0	60,0	—	—	—	—	—
79 a. Warschau-Wiener	s. K. 123b	3119	4651	—	—	—	—	—	993	0,49	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	1531	2369	—	—	—	—	—	188	0,32	—	—	—

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen. a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Zoll-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto	Coaks, als Zusatz zu a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks	b. Braunkohlen.	Steinkohlen, ungemischt a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	c. pro Nutzmeile. brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile. netto	
—	—	—	—	—	1254*	—	166 170	439 805	—	264,67	—	40a
—	—	—	—	—	—	—	90 309	197 389	154 781	219,68	171,39	- b
—	—	—	—	—	—	—	158 937	306 298	—	192,72	—	41a
—	—	—	—	—	—	—	56 024	90 013	—	160,67	—	- b
—	—	—	—	—	in Rel. 1396	—	64 801	65 042	—	100,37	—	42
—	—	—	—	—	—	—	18 427	37 647	—	204,30	—	43
—	—	—	—	—	—	—	23 133	59 483	51 219	257,13	221,41	44
—	—	—	—	—	—	—	69 776	87 150	71 886	124,90	103,02	45
—	—	—	—	—	—	—	371 415	504 233	—	135,14	—	46
—	—	—	—	—	—	—	85 510	179 518	157 803	209,94	184,34	47
—	—	—	—	—	—	—	618 937	1 492 158	1 202 995	241,08	194,37	48
—	—	—	—	—	—	—	89 515	92 844	—	103,72	—	49
—	—	—	—	—	—	—	55 610	65 133	53 153	117,12	95,58	50
—	—	—	—	—	24 884	—	—	—	—	—	—	51a
—	—	—	—	—	—	—	70 746	195 810*	169 674*	276,78	239,84	- b
—	—	—	—	—	—	—	11 076	16 414	12 729	148,19	114,92	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	63 190	131 858*	—	208,67	—	55
—	—	—	—	—	—	—	117 261	356 776	—	304,25	—	56
—	—	—	—	—	—	—	7137	29 952	21 494	419,67	301,16	57
—	—	—	—	—	—	—	56 650	129 844	97 213	229,30	171,60	58a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
117	298	—	254,70	—	—	—	8750	22 221*	—	253,95	—	59
—	—	—	—	—	—	—	173 744	553 812	513 016	318,75	295,28	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	—	643 384	1 798 404	—	279,52	—	62
—	—	—	—	—	—	—	42 479	115 352	—	271,55	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	313 175	—	—*	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	b
—	—	—	—	—	—	—	8934	25 557	17 980	286,07	201,25	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
710	1768	—	249,01	—	—	—	22 317	49 187*	—	220,40	—	68
—	—	—	—	—	—	—	435 356	799 748	579 344	183,70	133,08	69a
—	—	—	—	—	—	—	534 754	1 077 795	975 009	201,55	182,32	- b
—	—	—	—	—	20 167	—	42 502	120 331	99 131	283,12	233,24	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
—	—	—	—	—	—	—	72 931	182 353	155 000	250,03	212,30	71
—	—	—	—	—	—	—	114 737	282 540	242 399	246,25	211,26	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	34 754	70 037	55 658	201,52	160,15	74
—	—	—	—	—	—	—	381 155	518 485	—	136,03	—	75
—	—	—	—	—	—	—	501 780	775 289	—	154,51	—	76
—	—	—	—	—	—	—	27 376	34 058	—	124,41	—	77
—	—	—	—	—	—	—	214 101	370 234	—	172,92	—	78
—	—	—	—	—	—	—	221 199	651 744	645 379	294,64	291,76	79a
—	—	—	—	—	—	—	63 200	148 547	147 674	235,04	233,66	- b

(Forts.) I. Leistungen der (Forts.) A. Loko-

	A. Deutsche Eisenbahnen.	130 Steinkohlen, gemischt mit Coaks. a. Mischungs-Verhältniß.	130 b. bei Nutzmeilen.	130 c. überhaupt brutto (Z.-Ctr.)	130 c. überhaupt netto (Z.-Ctr.)	131 Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der … Braunkohlen, ungemischt. a. bei Nutzmeilen.	131 b. überhaupt brutto (Z.-Ctr.)	131 b. überhaupt netto (Z.-Ctr.)	131 c. pro Nutzmeile brutto (Z.-Pfd.)	131 c. pro Nutzmeile netto (Z.-Pfd.)	132 Braunkohlen, ge- a. Mischungs-Verhältniß.	132 b. bei Nutzmeilen.
	I. Staatsbahnen.											
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	—	—	—	22 689	137 380	106 644	605,95	470,06	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—	48 279	18 111*	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	744 120	1 556 674	1 217 509	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	625 007	1 240 294*	928 854*	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	verschieden	904 193	1 820 104	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**											
16	a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	verschieden	23 801	51 996	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	17 967	35 648	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer }	—	—	—	—	7387	35 076	—	474,[illegible]	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Braunschweigische	—	342 020	795 266*	571 231	—	—	—	—	—	—	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 8	792 034	1 734 333	1 123 280	—	—	—	—	—	—	—
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132		133					134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
c. überhaupt		a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile.		a.	b.	c. überhaupt				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.					Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.			brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Ctr.	Cbfß.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,006	4,733	1
—	—	241 422	—	51 586	—	23,07	7,75 : 1	110 882*	—	21 163*	7,338	5,707	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,367	4,833	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,643	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	48 279	88 950*	—	5,663	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,390	3,972	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1186	—	5,008	4,009	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,339	4,109	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,815	2,652	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,333	2,626	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,839	3,107	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,460	2,844	12
—	—	10 852	44 380	—	408,96	—	—	—	—	—	4,782	3,474	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,670	—	14
—	—	66 204	—	8721	—	14,33	—	—	—	—	5,319	4,911	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,190	4,423	16a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,848	4,193	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,830	2,774	17ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,297	3,071	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,644	3,933	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,009	4,423	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,613	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,890	.	b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,279	—	21a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,279	-	b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,216	—	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,543	3,899	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,499	3,990	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,459	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,619*	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,763	3,498	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,637	3,640	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,439	4,390	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,474	6,034	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,791	5,304	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,697	4,092	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,375	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,175*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,739	4,434	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,407	2,834	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,402	5,762	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,418	7,828	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,833	2,899	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,694	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,442	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,348	4,538	39

(Fortf.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1869.

(Fortf.) A. **Lokomotiven.**

A. Deutsche Eisenbahnen.	136						137		
	Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1869 verbrauchten Brennmaterials.		
	a. pro Cbfß. Holz.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf.	f. pro Cubikfuß Torf.	a. überhaupt.	b. pro Nutzmeile.	c. pro Achsmeile
	Sgr.		Sgr.		Sgr.		Thlr.	Sgr.	Pf.
I. Staatsbahnen.									
1 Badische	1,25	—	8,36	—	—	—	272 092	11,31	5,09
2 Bayerische	1,41	—	6,43	4,20	—	0,73	822 757	17,89	5,55
3 Friedrich-Franz-E.	1,84	—	10,98	—	—	—	20 090	14,18	7,86
4 Main-Neckar-E.	1,98	—	7,71	—	—	—	37 578	11,92	4,44
5 Oldenburgische	—	—	7,50	—	4,0	—	15 327	9,52	4,99
6 Bebra-Hanauer	2,25	—	6,63	—	—	—	35 143	11,33	4,74
7 Hannoversche	0,751	9,414	7,984	—	2,633	—	463 690	18,69	5,27
8 Main-Weser-B.	2,10	—	6,9	—	—	—	87 545	14,04	4,47
9 Nassauische	3,071	—	6,331	—	—	—	33 440	6,66	3,01
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	0,73	10,94	6,72	—	—	—	291 783*	14,01	3,04
11 Preuß. Ostbahn	1,35	—	8,98	—	—	—	314 559	16,74	4,08
12 Saarbrücker	1,49	—	5,0	—	—	—	62 462	11,60	4,02
13 Westfälische	1,5	—	4,3	—	3,6	—	98 355	9,14	2,48
14 Sächsische Staats-E.	2,0	9,0	5,0	—	—	—	334 561	11,10	2,36
15 Württembergische	2,38	—	8,56	—	—	0,67	329 797	16,28	6,61
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische	1,80	—	3,62	—	—	—	211 414	7,16	2,39
b. Hessische Nordbahn	1,80	—	3,62	—	—	—	33 073	6,86	2,08
17 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	0,91	—	3,52	—	—	—	159 258*	9,66	1,73
c. Stargard-Posener	1,01	—	3,19	—	—	—	32 337*	8,59	2,15
18 Rhein-Nahe-E.	2,19	—	5,03	—	—	—	41 142	10,38	3,53
19 Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,37	—	—	—	21 668	6,95	1,89
20 a. Gößnitz-Geraer	2,0	—	5,0	—	—	—	7599	12,02	3,33
b. Greiz-Brunner	2,0	—	5,0	—	—	—	1424	6,09	4,69
21 a. Löbau-Zittauer	3,0	9,0	6,0	—	—	—	13 015	16,40	3,52
b. Zittau-Reichenberger	3,0	9,0	6,0	—	—	—	8923	14,90	3,52
b) in Privatverwaltung.									
22 Altona-Kieler	1,92	14,60	10,0	—	—	—	47 637	11,71	4,90
23 Bayerische Ostbahnen	1,34	—	6,6	—	—	—	182 970	11,0	3,82
24 Berlin-Anhaltische	1,41	—	9,09	—	—	—	147 165	17,86	5,0
25 Berlin-Görlitzer	1,30	—	7,67	—	—	—	43 095	14,42	4,31
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	1,33	14,01	9,44	4,17	—	—	171 281	17,51	4,35
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	0,78	—	8,76	—	—	—	125 943	18,15	4,54
28 Berlin-Stettiner a Stammbahn zc.	1,537	—	10,348	—	—	—	103 109*	19,45	5,94
b. Starg.-Cösl.-Clb.	1,537	—	10,346	—	—	—	41 454*	16,45	6,83
c Cösl.-Stolp-Dnz.	1,537	—	10,346	—	—	—	9294*	16,04	8,14
d. Vorpommersche	1,537	—	10,346	—	—	—	50 500*	14,65	7,28
29 Braunschweigische	1,406*	in Kol. 136c	8,960	—	—	—	245 299	21,52	6,33
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	1,907	—	5,108	—	—	—	65 518	16,91	4,71
31 Frankfurt-Hanauer	0,154	—	7,362	—	—	—	20 563*	12,72	5,02
32 Glückstadt-Elmshorner	1,51	—	9,16	—	—	—	3782	11,07	5,44
33 Hessische Ludwigs-E.	1,90	—	6,87	—	—	—	68 861*	8,07	3,06
34 Homburger	0,69	—	7,45	—	—	—	5023	9,60	5,88
35 Kirchheimer	2,5	—	10,0	—	—	—	1743	10,90	13,81
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1,0	5,0	3,8	—	—	—	248 942*	9,43	2,31
37 Leipzig-Dresdener	2,0	—	8,3	—	—	—	119 046	15,24	3,79
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1,76	13,86	—	—	—	—	2935	10,41	6,14
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	2,31	—	11,20	—	—	—	33 068	20,99	7,77

	136						137		
	(Fortſ.) **I. Leiſtungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1869.								
	(Fortſ.) A. **Lokomotiven.**								
A. Deutſche Eiſenbahnen.	Durchſchnittspreis der Brennmaterialien.						Koſten des im Betriebsjahre 1869 verbrauchten Brennmaterials.		
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	a.	b.	c.
	pro Cbfß. Holz.	pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Torf.	pro Cubikfuß Torf.	überhaupt.	pro Nutzmeile.	pro Achsmeile.
II. **Privatbahnen.** (Fortſ.)	Sgr		Sgr.		Sgr.		Thlr.	Sgr.	Pf.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	2,56	10,14	6,26	—	—	—	94 345	17,03	4,46
b. Halle-Kaſſeler	1,67	—	8,79	—	—	—	58 886	19,56	7,39
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	1,99	—	10,62	—	—	—	102 146	19,28	5,79
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	1,99	—	10,62	—	—	—	33 310	17,84	5,32
42 Mecklenburgiſche	—	16,62	9,26	—	—	—	24 490	11,24	4,59
43 Neiſſe-Brieger	1,13	—	6,16	—	—	—	8372	13,63	5,33
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn	1,33	—	9,0	—	—	—	17 926	23,24	6,23
45 Oſtpreußiſche Südbahn	0,84	—	11,26	—	—	—	33 832	14,35	6,19
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn b. Pfälziſche Maximiliansb. c. Neuſtadt-Dürkheimer d. Pfälziſche Nordbahnen	1,56	—	5,58	—	—	—	96 573	7,80	2,88
47 Rechte Oder-Ufer-E.	0,90	—	5,45	—	—	—	38 546	13,52	5,19
48 Rheiniſche	2,0	—	4,1	—	—	—	175 245	8,49	3,16
49 Schleswigſche	2,32	14,0	10,25	—	—	—	36 105	10,20	6,82
50 Taunus-E.	1,62	—	6,59	—	—	—	17 592	9,49	3,20
51 a. Thüringiſche	1,63	10,77	7,20	—	—	—	160 197	16,06	4,54
b. Werra-E.	1,28	12,51	7,33	—	—	—	44 563	18,90	6,21
52 Tilſit-Inſterburger	1,1	—	10,0	—	—	—	5696	15,43	7,12
B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
53 Ungariſche Staats-E.	—	—	—	—	—	—	26 740	13,23	3,42
54 Auſſig-Teplitzer	0,74	—	—	1,7	—	—	8879	13,68	3,70
55 Böhmiſche Nordbahn	1,67	—	6,20	3,60	—	—	28 694	13,62	9,17
56 Böhmiſche Weſtbahn	1,26	—	3,58	—	—	—	44 256	11,32	3,02
57 Brünn-Roſſitzer	1,8	—	5,0	—	—	—	4241	17,83	5,12
58 Buſchtěh-rader a. Lokomotivbahn	1,08	—	3,03	—	—	—	14 230	7,54	3,74
58 Buſchtěh-rader b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	1,25	9,27	7,06*	16,96	—	—	19 539	27,74	10,07
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	1,5	—	5,56	—	—	—	119 264	20,59	3,91
61 Graz-Köflacher	0,71	—	—	1,57	—	—	5105	6,08	2,41
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	2,52	8,80	5,60	3,80	—	—	329 644	14,24	2,55
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	4,66	—	—	—	17 086	12,07	3,69
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	1,7	17,0	12,0	3,0	—	—	285 966	21,63	6,51
64 Kaiſerin Eliſabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	1,0	—	4,6	—	—	—	4221	14,18	5,45
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	1,1	—	—	4,0	—	—	43 914	19,62	10,50
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	0,912	—	—	—	—	—	41 630	14,29	4,34
68 Mohacs-Fünfkirchener	1,63	9,16	7,62*	—	—	—	22 652	24,71	5,89
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	1,30	—	6,36	3,20	—	—	209 595	12,34	2,74
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	1,71	8,33	9,47	—	—	—	348 634	19,56	3,41
c. Wien-Neu-Szönyer	1,56	11,64	15,31	—	—	—	69 494	33,89	8,29
70 1. Siebenbürger	2,11	—	—	—	—	—	41 254	31,49	8,55
71 Südbahn und Tiroler	1,17	—	12,36	3,84	—	—	753 979	16,52	4,77
72 Süd-Norddeutſche	1,8	—	5,0	—	—	—	49 387*	12,92	5,95
73 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	247 461	38,73	8,66
74 Turnau-Kralup-Prager	1,6	—	4,0	—	—	—	10 808	9,23	3,82
C. Fremdländiſche Bahnen.									
75 Niederländiſche Staats-E.	—	—	5,15	—	—	—	89 923	7,08	4,51
76 Grand Central Belge	—	—	3,11	—	—	—	98 138	5,87	2,90
77 Lüttich-Maſtrichter	—	—	4,0	—	—	—	4766	5,22	3,46
78 Niederländiſche Rhein-E.	—	—	6,06	—	—	—	74 881	10,49	4,19
79 a. Warſchau-Wiener	—	—	—	—	—	—	112 880	15,31	4,09
b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	34 197	16,23	4,57

(Fortf.) **I. Leistungen der**

B. Wagen.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	138		139	140	141		142		143
		Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt.	Die Postwagen haben durchlaufen		Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
		a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
		Achsmeilen		Meilen.	Procent.	Achsmeilen.		Achsmeilen.		Meilen.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	4 474 767	324 048	3055	27,61	473 585	21 538	1 386 445	90 339	5057
2	Bayerische	10 133 409	616 156	4286	20,72*	1 795 637	—	2 364 864	213 204	5913
3	Friedrich-Franz-E.	197 376	116 182	3200	18,79	—	—	55 118	29 911	7086
4	Main Neckar-E.	987 065	185 895	3884	28,92	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
5	Oldenburgische	324 908	970	2546	30,31	—	—	85 272	41	5332
6	Bebra-Hanauer	408 866	217 886	3247	21,63	—	—	243 125	109 979	7 356
7	Hannoversche	4 986 722	546 230	4426	30,61	582 359	—	1 595 044	398 582	6712
8	Main-Weser-B.	1 168 095	332 235	4374	27,62	6223	—	507 697	218 382	8855
9	Nassauische	1 138 826	51 164	4281	20,537	72 042	14 566	311 944	15 010	7108
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 643 297	525 135	4887	27,62	415 059	36 211	1 276 566	92 296	9219
11	Preuß. Ostbahn	5 420 546	44 101	5991	29,34	784 104	—	1 438 342	1613	6857
12	Saarbrücker	399 568	514 910	3875	25,90	—	—	202 477	166 852	5431
13	Westfälische	1 131 722	253 419	4793*	22,45	365 582	355 902	627 956	107 196	5289
14	Sächsische Staats-E.	6 854 034	621 248	5741	22,11	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
15	Württembergische	4 650 330	99 831	3422	27,60	401 839	26 939	1 580 318	13 007	5945
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	5 304 200	369 814	6075*	21,55	i. K. 142a u. 142b	—	1 626 278*	183 668	5171
	b. Hessische Nordbahn	387 336	293 254	3980	22,60	in Kol. 144a	—	188 846*	104 895	7343
17	a. Oberschlesische. / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 552 622	726 805	4789	29,42	504 019	—	950 753	300 866	7632
	c. Stargard-Posener	208 054	370 406	4383	22,99	171 522	—	76 039	170 318	6317
18	Rhein-Nahe-E.	212 596	109 685	4029	20,96	—	—	82 006	48 271	8142
19	Wilhelms-Bahn	433 100	139 664	6435	22,46	18 798	—	175 170	65	4493
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 510	10	3152	18,66	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
21	a. Löbau-Zittauer	182 475	663	4819	23,31		—			
	b. Zittau-Reichenberger	145 943	231	5221	16,77		—			
	b) in Privatverwaltung.									
22	Altona-Kieler	819 026	25 453	3787	38,42	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
23	Bayerische Ostbahnen	2 545 828	151 170	4175	27,03	372 353	—	1 161 354	43 025	7527
24	Berlin-Anhaltische	1 778 238	897 875	5646	29,92	298 276	371 030	181 339	60 545	4743
25	Berlin-Görlitzer	718 366	363	4991	27,60	82 289	—	158 295	—	7915
26	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 671 149	111 805	4503	23,94	298 069	—	667 458	258	6015
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 241 711	899 905	4912	34,27	518 174	in Kol. 141a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	806 686	807 717	5399	33,76	—	—	255 420	237 050	8640
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	297 238	277 674	3833	20,45	—	—	115 523	58 566	4836
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	3382	22 138	304	13,09	—	—	2631	17 479	2513
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	538 746	436 820	3423	23,55	—	—	167 585	52 648	5796
29	Braunschweigische	1 226 010	699 801	4397	21,09	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 141
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	863 321	47 772	3007	36,25	149 210	—	209 636	—	6988
31	Frankfurt-Hanauer	141 559	38 162	1524	24,51	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
32	Glückstadt-Elmshorner	85 859	304	4103	28,51	13 178	—	19 868	—	9934
33	Hessische Ludwigs-E.	1 219 254	437 349	4945*	28,10	87 388	9436	562 569	69 423	5962*
34	Homburger	246 650	—	3628	32,57	—	—	30 728	—	5121
35	Kirchheimer	26 608	9627	2265	—	—	—	9339	4752	3523
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 173 261	183 486	5467	25,00	—	—	1 168 842	10 776	6742
37	Leipzig-Dresdener	2 086 943	83 361	4637	30,72	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	168 839	—	2281	35,15	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	477 129	2035	3132	25,16	in Kol. 142a	—	172 802*	68	6174*

Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

(Fortſ.) B. Wagen.

144 a.	144 b.	145	146 a.	146 b.	147	148	149 a.	149 b.	149 c.	149 d.	
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse	Die Güterwagen waren durchſchnittlich belaſtet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zuſammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde				
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	hat durchſchnittlich zurückgelegt	a. mit Z.-Ctr. pro Achſe.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Perſonenwagen	b. Poſtwagen	c. Gepäckwagen	d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen)	
Achsmeilen		Meilen.			Achsmeilen	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.				
9 277 587	3 554 067	1773	32,07	33,79	37 096	19 639 472	350 600	—	55 649	3 180 225	1
26 510 872	8 918 863	2661	22,0*	29,0	383 708	50 966 713	534 532	—	27 058	11 655 340	2
196 571	423 934	1678	25,60	27,92	14 554	1 033 646	96 571	84 237	36 335	239 191	3
523 030	763 188	1818	ca. 22,0	ca. 29,75	—	2 459 178	113 752	—	—	1 423 835	4
195 210	384 573	1464	32,31	34,48	141 312	1 132 286	528	45 484	79	312 470	5
401 578	685 545	1446	23,23	23,23	132 286	2 199 264	225 202	72 197	113 707	1 069 164	6
14 394 363	13 788 031	2376	32,32	42,22	233 277	36 524 608	848 244	79 241	364 876	10 644 781	7
1 139 906	1 785 729	1915	36,70*	51,01*	3674	5 161 941	354 525	174 802*	122 958	3 570 142	8
1 740 613	1 971 748	1585	45,12	45,93	—	5 315 913	40 519	—	22 040	679 599	9
16 542 226	8 047 549	2447	37,20	38,93	624 603	31 202 942	424 729	56 829	70 771	11 507 170	10
12 854 094	4 167 010	2182	27,50	30,72	1 621 032	26 330 842	43 285	—	116	5 572 709	11
1 859 089	6 353 371	1693	51,90	60,32	159 672	9 655 939	221 960	65 074	65 893	2 618 042	12
3 765 792	5 193 343	2174	34,39	45,67	325 670	12 126 582	422 120	—	214 144	7 411 956	13
29 152 452	15 017 944	2347	20,16	30,04	193 726	51 839 404	551 348	—	in Kol. 149d	14 259 455	14
7 177 471	2 300 825	1492	32,37	46,15	in Kol. 144a	16 250 560	83 146	23 239	39 222	4 009 387	15
15 608 109	12 152 832	1419*	47,27	54,66	529 969*	35 774 870	320 066	671 967	270 831*	7 511 293	16a
521 888	981 058	2070	34,26	56,79	in Kol. 144	2 477 277	348 357	—	134 909	4 139 460	- b
17 649 706	16 639 324	3088	40,40	48,55	198 810	38 522 905	709 960	—	181 019	11 437 614	17ab
245 433	2 039 521	3010	34,10	36,80	190 066	3 471 359	390 901	—	222 479	3 906 008	- c
424 661	1 637 827	1797	34,54	37,06	20 318	2 535 364	422 631	81 013	123 560	2 829 536	18
1 684 956	2 866 125	2141	38,4	43,0	101 756	5 419 634	143 362	11 126	33 351	1 534 021	19
—	—	—	—	—	—	—	138 923	in Kol. 149d	in Kol. 149d	635 555	20a
35 744	2616	4795	12,24	24,48	1253	71 133	32	—	—	40 652	- b
290 353	223 560	3337	19,02	25,25	191	697 242	1313	—	in Kol. 149d	855 797	21a
215 286	315 438	2307	18,67	26,02	85	676 983	252	—	—	550 373	- b
1 615 727	491 527	2066	28,62	40,52	in Kol. 144	2 931 733	225 426	167 771	in Kol. 149d	744 974	22
7 349 155	4 611 563	3056	41,74	41,74	—	16 234 448	273 370	—	115 072	6 385 729	23
3 639 542	2 189 401	1939	30,87	37,42	244 076	9 660 322	650 413	—	in Kol. 149d	3 797 721	24
1 479 439	889 204	1904	36,22	36,22	104 769	3 432 725	83	—	—	1 060 014	25
5 987 601	4 576 388	2981	32,00	40,35	238 481	14 551 209	76 053	—	—	4 247 746	26
2 518 523	2 931 201	2463	26,70	36,42	—	8 109 514	617 757	—	—	4 474 443	27
1 327 399	2 409 183	2910	30,55	41,22	107 056	5 950 511	669 251	221 193	142 672	2 827 483	28a
297 065	1 590 538	2591	24,39	28,89	19 058	2 655 662	344 514	118 368	86 260	905 930	- b
130	440 650	1670	16,69	16,69	113 294	599 704	139 707	39 530	33 680	93 149	- c
367 463	3 114 530	3114	25,13	27,94	17 671	4 695 463	384 743	187 529	96 354	738 417	- d
3 961 348	5 693 607	2943	31,37	41,19	—	11 580 766	738 757	—	in Kol. 149d	8 034 141	29
2 608 669	1 035 173	1282	42,26	48,38	—	4 913 781	74 059	—	—	1 085 195	30
214 593	607 054	2096	—*	—*	—*	1 001 368	279 466	in Kol. 149c	144 816	694 680	31
46 550	66 102	1043	35,43	45,60	10 581	242 442	1510	—	—	72 705	32
1 258 257	2 767 317	2096*	33,50	34,70	266 755	6 677 748	391 175	39 738	64 100	4 217 067	33
6322	21 851	671	32,96	38,78	—	305 551	250	—	—	23 786	34
—	—	—	—	—	—	50 326	—	—	—	10 848	35
18 800 730	13 381 169	1999	40,64	51,68	1 915 048	38 633 312	936 358	460 698	329 575	11 962 484	36
3 633 674	3 905 763	2177	25,73*	32,20*	in Kol. 144	9 709 741	231 257	in Kol. 149d	in Kol. 149d	5 364 533	37
1536	—	256	20,44	45,42	400	170 775	—	—	—	1382	38
592 220	211 796	1233	35,28	44,84	40 127	1 496 177	910	—	—	248 666	39

(Fortſ.) **I. Leiſtungen der**

B. Wagen.

A. Deutſche Eiſenbahnen.	138 Die Perſonenwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	138 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	139 Jede Perſonenwagen-Achſe hat durchſchnittlich zurückgelegt (Meilen)	140 Von den bewegten Plätzen der Perſonenwagen waren durchſchnittlich beſetzt (Procent)	141 Die Poſtwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	141 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	142 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	143 Jede Gepäckwagen-Achſe hat durchſchnittlich zurückgelegt (Meilen)
II. Privatbahnen (Fortſ.)									
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1 241 313	64 440	*4281*	*29,18*	133 706	—	240 955	224 604	8621
b. Halle-Kaſſeler	534 989	101 914	*2654*	*27,0*	92 875	—	152 441	11 752	8210
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	988 976	146 227	*2697*	*26,25*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	448 251	36 739	*4251*	*23,37*	in Kol. 149b	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
42 Mecklenburgiſche	504 203	30 012	*3402*	*27,75*	132 897	—	143 843	83	7196
43 Neiſſe-Brieger	113 383	—	*3779*	*30,95*	in Kol. 142a	—	40 907	—	2272
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn	138 695	49 968	*2358*	*32,07*	41 952	26 302	40 471	16 184	4358
45 Oſtpreußiſche Südbahn	568 003	—	*4208*	*20,80*	136 927	—	117 756	—	6542
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn	755 097	395 410	*4602*	ca. *30**	in Kol. 138a	—	528 446	186 058	10 207
b. Pfälziſche Maximiliansb.	142 600	225 355	*4000*	ca. *24**	" " 138a	—	122 919	143 503	8880
c. Neuſtadt-Dürkheimer	1521	33 357	*5813*	ca. *30**	—	—	6897	52 967	9977
d. Pfälziſche Nordbahnen	31	161 166	*5037*	ca. *12**	—	—	8612	22 721	5222
47 Rechte Oder-Ufer-E.	444 212	—	*3150*	*24,64*	—	—	221 379	—	3884
48 Rheiniſche	3 150 035	697 512	*4484*	*27,42*	456 211	—	1 239 827	148 449	5553
49 Schleswigſche	453 824	197 072	*6780*	*23,76*	—	—	185 234	55 775	7531
50 Taunus-E.	947 131	32 236	*3548*	*18,74*	40 586	—	206 859	16 018	5306
51 a. Thüringiſche	1 662 364	657 925	*5645*	*26,53*	—	—	578 805	186 894	5245
b. Werra-E.	423 676	9103	*3606*	*27,53*	88 030	—	200 708	—	5575
52 Tilſit-Inſterburger	97 242	—	*2701*	*28,0*	31 098	—	20 848	—	2606
B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
53 Ungariſche Staats-E.	290 810	44 160	*7613*	*26,4*	16 480	4420	28 560	8640	4650
54 Auſſig-Teplitzer	121 314	—	*2022*	*30,36*	—	—	18 441	—	1024
55 Böhmiſche Nordbahn	329 174	1614	*3063*	*20,41*	106 280	—	62 196	—	2221
56 Böhmiſche Weſtbahn	521 949	644	*3266*	*24,38*	in Kol. 142a	—	264 264	68	9440
57 Brünn-Roſſitzer	26 280	—	*1460*	*32,77*	—	—	16 512	—	2064
58 Buſchtěhrader a. Locomotivbahn	165 376	—	*3062*	*27,0*	—	—	48 388	—	4000
Buſchtěhrader b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	90 726	132 085	*5064*	*16,88*	15 738	27 160	23 580	28 424	8667
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	1 225 833	5830	*4398*	*25,77*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
61 Graz-Köflacher	76 824	—	*2259*	*27,92*	in Kol. 142a	—	41 402	—	3450
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	3 667 513	888 004	*5631*	*35,20*	nicht notirt	nicht notirt	1 267 369	67 599	5255
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	408 077	3720	*1372*	*19,8*	52 005	—	68 711	—	2290
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	2 439 510	253 332	*3488*	*28,77*	303 708	—	784 463	—	4842
Kaiſerin Eliſabeth b. Pferde-Bahn	58 689	—	*772*	—	—	—	in Kol. 144a	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	519 254	1538	*3090*	*19,11*	65 916	—	127 707	—	2554
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	535 664	808	*4471*	*24,80*	94 268	—	165 932	—	5185
68 Mohacs-Fünfkirchener	37 643	21 055	*2446*	*22,78*	—	—	21 396	4739	3267
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	2 242 860	639 612	*5093*	*34,18*	—	—	1 317 627	46 321	6958
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	2 492 776	362 523	*5480*	*33,79*	34 989	—	1 114 246	31 984	5006
c. Wien-Neu-Szönyer	304 507	76 264	*1904*	*32,0*	13 817	—	116 529	8088	3115
70 I. Siebenbürger	235 270	18 160	*1712*	*36,36*	30 298	868	91 897	504	2942
71 Südbahn und Tiroler	9 788 642	291 334	*4349*	*25,26*	684 575	—	3 024 263	62 393	6274
72 Süd-Norddeutſche	521 908	84 042	*3189*	*26,02*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
73 Theiß-Bahn	1 334 098	141 325	*3392*	*35,32*	233 053	8283	495 054	49 026	4497
74 Turnau-Kralup-Prager	151 811	49 549	*4195*	*26,25*	in Kol. 142a	—	70 700	6294	6416
C. Fremdländiſche Bahnen.									
75 Niederländiſche Staats-E.	2 440 823	35 199	*5731*	*21,78*	40 506	—	1 167 598	5428	8261
76 Grand Central Belge	1 938 824	58 139	*4059*	*22,25*	—	—	1 097 235	10 512	4945
77 Lüttich-Maſtrichter	307 000	1428	*6705*	—	—	—	85 676	—	5355
78 Niederländiſche Rhein-E.	1 336 448	—	*3220*	*27,44*	72 719	—	679 396	—	4995
79 a. Warſchau-Wiener	1 258 509	185 384	*5707*	*36,08*	in Kol. 138	—	407 188	7801	5320
b. Warſchau-Bromberger	453 774	224 885	*3393*	*18,68*	" " 138a	—	149 381	26 558	4687

144		145	146		147	148	149				

Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

(Fortſ.) B. **Wagen.**

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güter wagen-Achſe	Die Güterwagen waren durchſchnittlich belaſtet		Die Arbeits-wagen	Zuſammen haben die eigenen	Fremde				
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	hat durch-ſchnittlich zurückgelegt	a. mit Z.-Ctr. pro Achſe.	b. zu Procent ihrer Ladungs-fähigkeit.	haben auf der Bahn durchlaufen	Wagen zurückgelegt	a. Perſonen-wagen	b. Poſt-wagen	c. Gepäck-wagen	d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen)	
Achsmeilen		Meilen			Achsmeilen	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.				
2 133 580	3 175 401	*1559*	*32,89*	*41,73*	1006	**7 215 005**	87 356	—	39 922	3 729 784	40a
978 294	1 137 504	*1443*	*32,77*	*32,28*	48 650	**3 058 419**	2571	—	30 280	1 028 305	- b
2 070 570	6 506 496	*2337*	*28,66*	*33,93*	in Kol. 144	**9 712 269**	166 784	190 466	in Kol. 149d	2 938 057	41a
461 017	984 024	*2316*	*31,45*	*56,88*	" " 144	**1 930 031**	10 876	65 087	" " 149d	1 248 654	- b
657 407	578 210	*1474*	*26,83*	*49,87*	—	**2 046 655**	70 071	11 752	11 523	389 863	42
104 934	286 099	*2754*	*34,93*	*61,23*	—	**545 323**	40 517	—	—	263 622	43
144 343	423 180	*2056*	*29,11*	*45,29*	20 624	**901 719**	46 815	—	10 412	592 409	44
828 444	263 463	*1332*	*28,03*	*31,14*	274 636	**2 189 229**	—	—	—	40 021	45
3 159 325	2 884 301	*1795*	ca. *35**	ca. *53**	—	**7 908 637**	449 321	in Kol. 149a	223 216	4 232 854	46a
188 194	1 993 113	*2005*	ca. *40**	ca. *60**	—	**2 815 684**	180 632	" " 149a	96 919	1 594 499	- b
—	—	—	—	—	—	**94 742**	69 142	—	31 266	55 136	- c
2345	418 327	*1829*	ca. *25**	ca. *25**	—	**613 202**	106 030	—	39 367	74 003	- d
1 652 269	599 791	*1283*	*36,62*	*38,14*	—	**2 908 651**	—	76 980	—	277 073	47
7 714 352	5 379 528	*1606*	*45,12*	*48,13*	507 339	**19 293 253**	521 840	—	187 975	6 185 490	48
677 984	362 887	*1807*	*20,54*	*32,50*	—	**1 932 776**	46 428	—	—	542 948	49
454 495	750 156	*2428*	*19,31*	*22,79*	—	**2 447 481**	20 332	14 628	15 166	272 132	50
3 380 304	5 653 515	*2302*	*28,12*	*40,29*	163 754	**12 283 591**	708 260	284 750	300 296	5 611 146	51a
609 958	1 256 312	*2557*	*24,63**	*42,97*	83	**2 587 870**	17	—	—	1 261 344	- b
95 125	243 253	*1263*	*28,03*	*30,06*	10 201	**497 767**	42	—	—	33 266	52
2 073 160	459 000	*2420*	*46,59*	*46,59*	56 860	**2 982 090**	49 420	2730	5520	294 960	53
334 251	422 011	*490*	*56,60*	*56,60*	—	**896 017**	1065	—	—	389 563	54
421 820	242 224	*636*	*35,19*	*35,19*	4802	**1 168 110**	518	—	—	201 594	55
2 212 280	1 611 942	*2470**	*46,37*	*46,37*	64 190	**4 675 337**	—	—	—	1 109 696	56
166 898	67 590	*652*	*44,12*	*47,06*	—	**277 280**	—	—	—	87 560	57
507 512	13 362	*1013*	*49,3*	*52,0*	—	**734 638**	242	—	—	646 173	58a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
198 288	624 928	*2352*	*38,10*	*38,10*	—	**1 140 929**	54 805	9680	14 565	291 087	59
5 493 563	4 377 730	*2477*	*23,50*	*24,40*	in Kol. 144	**11 102 956**	2213	—	—	4 351 603	60
184 333	110 014	*903*	*41,7*	*44,9*	—	**412 573**	5718	—	—	453 096	61
21 180 786	11 895 989	*2538*	*36,50*	*44,20*	—	**38 967 260**	931 537	—	in Kol. 149d	19 530 023	62
974 885	144 200	*613*	*20,33*	*20,33*	31 160	**1 682 758**	—	—	—	129 600	63
7 300 021	6 628 182	*2901*	*49,33*	*50,33*	—	**17 709 216**	239 214	—	—	4 748 136	64a
980 961	—	*683*	—	—	—	**1 039 650**	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	**568 047***	—	—	—	130 004	65
684 770	504 581	*863*	*33,49*	*33,49*	—	**1 903 766**	427	—	—	107 029	66
1 614 124	2 800 600	*3098*	*25,94*	*25,94*	—	**5 301 396**	882	—	—	1 015 420	67
1 063 742	210 535	*1902*	*39,72*	*44,23*	8564	**1 367 674**	75 341	14 137	13 110	149 444	68
14 527 603	9 607 327	*3191*	*35,77*	*43,62*	—	**28 381 350**	661 145	303 477	5489	8 455 087	69a
21 140 253	15 420 221	*3440*	*37,97*	*49,05*	—	**40 596 992**	326 581	362 411	5503	11 313 578	- b
2 003 553	757 538	*1844*	*41,13*	*47,37*	—	**3 280 298**	78 187	17 580	14 762	468 273	- c
808 596	431 795	*1372*	*42,18*	*42,18*	50 578	**1 667 966**	7846	—	—	512 903	70
38 431 594	6 495 143	*2580*	*49,13*	*49,35*	529 693	**59 307 637**	269 866	16 770	46 121	4 186 369	71
1 190 162	1 324 192	*1587*	*38,02*	*38,02*	—	**3 120 304**	47 398	—	—	1 228 365	72
4 213 364	3 577 680	*2613*	*34,72*	*39,29*	175 985*	**10 226 868**	164 837	101 411*	2061	3 596 253	73
292 667	260 543	*1617*	*39,61*	*42,16*	—	**831 564**	51 759	—	—	447 805	74
2 267 211	965 980	*833*	*30**	*30,4**	—	**6 922 745**	39 153	—	9788	1 209 423	75
5 054 793	4 373 474	*1041*	—	—	—	**12 532 977**	87 765	—	22 100	3 986 164	76
61 360	531 000	*1840*	—	—	—	**986 464**	2266	—	290	39 416	77
2 615 006	3 273 959	*2367*	*37,34*	*49,93*	823 396	**8 800 924**	—	—	—	904 582	78
5 301 358	1 938 760	*1842*	*40,03*	*47,66*	537 279	**9 699 279**	207 204	—	26 513	2 199 923	79a
654 155	982 288	*1611*	*24,02*	*38,49*	—	**2 491 041**	168 506	—	2812	1 262 534	- b

(Forts.) I. Leistungen der

(Forts.) B. Wagen.

A. Deutsche Eisenbahnen.

	150			151			152		
	Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
	a.	b.		a.	b.		a.	b.	
	überhaupt. Achsmeilen.	pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt. Achsmeilen.	pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt. Achsmeilen.	pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge.
I. Staatsbahnen.									
1 Badische	4 825 367	42 729	5673	1 442 094	12 770	1695	12 457 812	110 314	14 646
2 Bayerische	10 667 941	46 697	6200	2 391 922	10 470	1390	38 166 212	167 066	22 181
3 Friedrich-Franz-E.	293 947	19 038	2528	91 453	5923	786	435 762	28 223	3747
4 Main-Neckar-E.	1 100 817	94 653	12 566	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 946 865	167 400	22 224
5 Oldenburgische	325 436	19 337	2567	85 351	5071	673	507 680	30 165	4005
6 Bebra-Hanauer	634 068	33 024	4385	356 832	18 585	2468	1 470 742	76 601	10 170
7 Hannoversche	5 834 966	53 933	7160	1 959 920	18 115	2405	25 039 144	231 437	30 727
8 Main-Weser-B.	1 522 620	57 610	7647	630 655	23 861	3167	4 710 048	178 208	23 655
9 Nassauische	1 179 345	47 023	6244	333 984	13 316	1768	2 420 212	96 499	12 813
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4 068 026	56 305	7475	1 347 337	18 648	2476	28 049 396	388 227	51 544
11 Preuß. Ostbahn	5 463 831	44 866	5957	1 438 458	11 812	1568	18 426 803	151 312	20 089
12 Saarbrücker	621 528	31 792	4220	268 370	13 727	1822	4 477 131	229 009	30 399
13 Westfälische	1 553 842	29 962	3978	842 100	16 238	2156	11 177 748	215 537	28 616
14 Sächsische Staats-E.	7 405 382	68 906	9148	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	43 411 907	403 944	53 631
15 Württembergische	4 733 476	48 326	6416	1 619 540	16 535	2195	11 186 858	114 210	15 163
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische	5 624 266	69 763*	9262	1 897 109	23 530*	3124	23 119 402	278 413	36 964
b. Hessische Nordbahn	735 693	37 119	4928	323 755	16 335	2169	4 661 348	235 184	31 225
17 a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer	2 262 582	38 187*	5070	1 131 772	19 101*	2536	29 087 320	464 802	61 711
c. Stargard-Posener	598 955	26 467	3514	298 518	13 191	1751	4 151 441	183 449	24 356
18 Rhein-Nahe-E.	635 227	39 702	5271	205 566	12 848	1706	3 254 197	203 387	27 001
19 Wilhelms-Bahn	576 462	25 689	3411	208 521	9292	1233	3 218 977	131 066	17 400
20 a. Gößnitz-Geraer	138 923	30 070	3992	in Kolonne 152a	in Kolonne 152b	in Kolonne 152b	635 555	137 566	18 263
b. Greiz-Brunner	31 542	20 219	2684				76 396	48 972	6502
21 a. Löbau-Zittauer	183 788	40 751	5410				1 146 150	254 135	33 740
b. Zittau-Reichenberger	146 195	41 182	5467				765 659	215 679	28 633
b) in Privatverwaltung.									
22 Altona-Kieler	1 044 452	31 843	4227	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 360 701	71 972	9555
23 Bayerische Ostbahnen	2 819 198	34 634	4598	1 276 426	15 681	2082	13 734 884	168 733	22 402
24 Berlin-Anhaltische	2 428 651	49 420	6562	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 618 602	155 029	20 583
25 Berlin-Görlitzer	718 449	26 031	3456	158 295	5735	761	2 539 453	92 009	12 216
26 a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer	2 747 202	69 164	9183	667 458	16 804	2231	10 235 347	257 687	34 212
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 859 468	95 162	12 635	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	6 992 966	357 879	47 516
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1 475 937	49 695	6598	398 092	13 404	1780	4 154 882	139 895	18 573
b. Starg.-Cösl.-Clb.	641 752	28 024	3721	201 783	8811	1170	1 202 995	52 533	6975
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	143 089	16 077	2134	36 311	4080	542	93 279	10 481	1391
d. Vorpommersche	923 489	29 411	3905	263 939	8405	1116	1 105 880	35 219	4676
29 Braunschweigische	1 964 767	51 596	6850	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	11 995 489	315 008	41 822
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	937 380	40 943	5436	209 636	9156	1216	3 693 864	161 339	21 420
31 Frankfurt-Hanauer	421 025	77 111	10 237	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 054 089*	193 057	25 631
32 Glückstadt-Elmshorner	87 369	19 415	2578	19 868	4415	586	119 255	26 501	3519
33 Hessische Ludwigs-E.	1 610 429	56 785	7539	626 669	22 097	2934	5 475 324	193 065	25 632
34 Homburger	246 900	102 448	13 601	30 728	12 750	1693	30 108	12 493	1659
35 Kirchheimer	26 608	30 761	4084	9339	10 796	1433	10 848	12 541	1665
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	4 109 619	58 147	7720	1 498 417	21 201	2815	30 763 214	435 271	57 790
37 Leipzig-Dresdener	2 318 200	77 196	10 249	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	8 998 207	299 640	39 781
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	168 839	211 049	28 000	—	—	—	2918	3647	484
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	478 039	32 409	4303	172 802	11 715	1556	840 886	57 009	7569

153			154		155		156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

(Forts.) B. Wagen.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt: a. überhaupt. Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	Größte von einer a. eisernen Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.	Größte von einer b. stählernen Achse	Größte von einem a. eisernen Radreifen	Größte von einem b. stählernen Radreifen	An Miethe für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
19 235 954	*170 335*	*22 615*	—	—	—	—	161 516	180 464	1
53 405 420	*233 773*	*31 037*	—	—	—	—	87 523	1697	2
919 953	*59 582*	*7911*	5699	32 139	5699	32 139	6310	19 037	3
3 047 682	*262 053*	*34 791*	—	—	—	—	33 829	20 633	4
1 105 263	*65 672*	*8720*	—	13 087	—	—	6595	7571	5
2 666 125	*138 861*	*18 437*	20 055	—	6063	11 066	26 545	18 383	6
33 728 907	*311 756*	*41 391*	—	—	—	—	344 653	435 685	7
7 048 022	*266 667*	*35 398*	—	—	—	—	89 625	50 912	8
4 005 583	*159 712*	*21 207*	32 679	29 919	—	28 807	29 869	50 984	9
34 561 250	*478 356*	*63 510*	78 694	63 221	41 891	40 320	252 918	167 246	10
27 734 228	*227 740*	*30 236*	71 592	84 632	46 584	84 632	142 769	157 777	11
5 591 775	*286 024*	*37 969*	—	—	—	—	140 199	259 044	12
14 264 942	*275 066*	*36 520*	24 000	37 085	24 000	37 085	235 199	149 499	13
51 011 015	*474 653*	*63 019*	—	—	—	—	266 483	297 313	14
17 964 952	*183 409*	*24 350*	—	—	—	—	127 357	87 145	15
31 842 713	*383 462*	*50 911*	—	—	—	—	344 630	366 546	16
5 720 796	*288 640*	*38 322*	—	—	—	—			16
33 184 503*	*530 273*	*70 403*	—	—	—	—	531 922	547 106	17a
							159 271	166 700	- b
5 410 502	*239 085*	*31 742*	—	—	—	—	114 554	71 037	- c
4 196 321	*262 270*	*34 818*	—	—	—	—	89 635	56 747	18
4 135 640	*168 389*	*22 356*	31 839	—	27 435	16 745	47 705	79 636	19
774 478	*167 636*	*22 255*	—	—	—	—	20 645	—	20a
109 191	*69 991*	*9293*	—	—	—	—	1152	68	- b
1 330 129	*294 929*	*39 156*	—	—	—	—	16 504	3819	21a
911 939	*256 884*	*34 104*	—	—	—	—	11 439	4762	- b
3 572 924	*108 930*	*14 462*	36 903	30 057	25 000	—	29 897	15 319	22
18 202 861	*223 622*	*29 690*	—	—	—	—	212 015	194 985	23
10 589 605	*215 485*	*28 609*	97 800	109 043	43 778	45 492	100 348	72 151	24
3 603 255	*130 553*	*17 333*	—	—	—	—	40 527	35 274*	25
14 186 557	*357 164*	*47 420*	74 185	103 819	36 864	51 640	42 149	54 546	26
9 370 608	*479 560*	*63 672*	91 214	61 791	49 968	61 568	150 420	145 335	27
6 357 160	*214 046*	*28 418*	36 995	80 377	39 436	38 974	—*	—*	28a
2 183 956	*95 369*	*12 662*	39 487	—	35 741	28 145	—*	—*	- b
415 503	*46 686*	*6195*	3800	—	3800	—	—*	—*	- c
2 498 508	*79 570*	*10 565*	33 651	—	33 651	22 948	—*	—*	- d
13 960 256	*366 604*	*48 672*	74 053	49 000	47 177	59 429	262 054	208 963	29
4 990 090	*217 955*	*28 937*	28 200	16 750	23 050	27 000	35 550	37 542	30
1 475 114*	*270 167*	*35 868*	—	—	—	—	22 278	16 119	31
250 251	*55 611*	*7384*	—	—	—	—	2355	2048	32
8 106 303	*285 835*	*37 949*	—	—	—	—	77 946	58 577	33
307 736	*127 691*	*16 953*	—	—	—	—	965	745	34
46 795	*54 098*	*7182*	—	—	—	—	300	521	35
38 746 996	*548 234*	*72 787*	n. notirt	n. notirt	n. notirt	n. notirt	385 170	429 390	36
11 316 407	*376 837*	*50 031*	—	—	—	—	195 708	104 745	37
172 157	*215 196*	*28 550*	104 990	10 640	77 600	12 410	—	—	38
1 531 854	*103 855*	*13 789*	115 498	5944	45 584	30 617	6789	5514	39

(Fortf.) I. Leistungen der

(Fortf.) B. Wagen.

A. Deutsche Eisenbahnen.	150 Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt. Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	151 Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt. Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	152 Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt. Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge.
II. Privatbahnen. (Fortf.)									
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1 328 669	68 630	9112	280 877	14 508	1926	5 863 364	302 860	4021
b. Halle-Kasseler	537 560	24 095	3199	182 721	8190	1087	2 006 599	89 942	1194
41 a. Magdeburg-Halberstädter	1 155 760	40 369	5359	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 008 627	174 943	2322
b. Magdeb.-Wittenbergesche	459 127	32 152	4269	" " 152a	" " 152b	" " 152b	1 709 671	119 725	1589
42 Mecklenburgische	574 274	29 801	3957	155 366	8062	1070	1 047 270	54 347	7216
43 Neisse-Brieger	153 900	24 903	3306	40 907	6619	879	368 556	59 637	7917
44 Niederschlesische Zweigbahn	185 510	19 527	2593	50 883	5356	711	736 752	77 553	10296
45 Ostpreußische Südbahn	568 003	18 896	2508	117 756	3917	520	868 465	28 757	3818
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	1 204 418	50 184	6663	751 662	31 319	4158	7 392 179	308 007	40 893
b. Pfälzische Maximiliansb.	323 232	38 664	5134	219 838	26 296	3491	1 782 693	213 240	28 311
c. Neustadt-Dürkheimer	70 663	34 219	4544	38 163	18 481	2454	55 136	26 700	3545
d Pfälzische Nordbahnen	106 061	27 764	3690	47 979	12 560	1669	76 348	19 986	2656
47 Rechte Oder-Ufer-E.	444 212	15 938	2116	221 379	7943	1055	1 929 342	69 226	9191
48 Rheinische	3 671 875	49 373	6555	1 427 802	19 199	2549	13 899 842	186 901	24 814
49 Schleswigsche	500 252	15 998	2124	185 234	5924	788	1 220 932	39 045	5184
50 Taunus-E.	977 463	145 673	19 341	222 025	33 089	4393	726 627	108 290	14 377
51 a. Thüringische	2 370 624	61 415	8154	879 101	22 775	3024	8 991 450	232 939	30 926
b. Werra-E.	423 693	18 657	2477	200 708	8838	1173	1 871 302	82 400	10 940
52 Tilsit-Insterburger	97 284	13 587	1804	20 848	2912	387	128 391	17 932	2381
B. Oesterreichische Bahnen.									
53 Ungarische Staats-E.	340 230	20 809	2763	34 080	2084	277	2 368 120	144 839	19 230
54 Aussig-Teplitzer	122 379	32 986*	4379	18 441	4971*	660	723 814	111 527	14 807
55 Böhmische Nordbahn	329 692	17 621	2339	62 196	3324	441	623 414	33 319	4424
56 Böhmische Westbahn	521 949	19 578	2599	264 264	9912	1316	3 321 976	124 605	16 543
57 Brünn-Rossitzer	26 280	7008	930	16 512	4404	584	254 458	67 855	9009
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	165 618	18 651*	2476	48 388	5449*	723	1 153 685	118 692	15 759
b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	145 531	16 188	2149	38 145	4243	563	489 375	54 435	7227
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	1 128 046	20 999	2788	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	9 845 166	183 268	24 332
61 Graz-Köflacher	82 542	15 545	2064	41 402	7797	1035	637 429	120 043	15 935
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	4 599 050	57 647	7654	1 267 369	15 886	2109	40 710 809	510 288	67 750
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	408 077	19 368	2571	68 711	3261	433	1 104 485	52 420	6960
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	2 678 724	47 053	6247	784 463	13 779	1829	12 048 157	211 631	28 097
b. Pferdebahn	58 689	3379	449	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	980 961	56 474	7498
65 Kaschau-Oderberger	—*	—	—	—*	—	—	—*	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	519 681	15 597	2071	127 707	3833	509	791 799	23 764	3155
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	536 546	14 400	1912	165 932	4453	591	2 659 544	71 378	9477
68 Mohacs-Fünfkirchener	112 984	13 983	1856	34 506	4271	567	1 213 186	150 147	19 934
69 a. Oesterreichische nördliche	2 904 005	46 606	6188	1 323 116	21 234	2819	22 982 690	368 844	48 970
b. Oesterreichische südöstliche	2 819 357	30 595	4062	1 119 749	12 152	1613	32 453 831	352 185	46 758
c. Wien-Neu-Szönyer	382 694	18 285	2428	131 291	6273	833	2 471 826	118 099	15 679
70 I. Siebenbürger	243 116	8686	1153	91 897	3283	436	1 321 499	47 213	6268
71 Südbahn und Tiroler	10 058 508	38 382	5096	3 070 384	11 716	1555	42 617 963	162 627	21 591
72 Süd-Norddeutsche	569 306	19 364	2571	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 418 527	82 263	10 922
73 Theiß-Bahn	1 498 935	19 389	2574	497 115	6430	854	7 809 617	101 017	13 412
74 Turnau-Kralup-Prager	203 570	17 671	2345	70 700	6137	814	740 472	64 277	8529
C. Fremdländische Bahnen.									
75 Niederländische Staats-E.	2 479 976	22 202	2948	1 177 386	10 541	1399	3 476 634	31 125	4132
76 Grand Central Belge	2 026 589	28 096	3730	1 119 335	15 518	2060	9 040 957	120 498	15 998
77 Lüttich-Mastrichter	309 266	80 121	10 637	85 966	22 271	2957	100 776	26 108	3466
78 Niederländische Rhein-E.	1 336 448	56 083	7446	679 396	28 510	3785	3 519 588	147 697	19 610
79 a. Warschau-Wiener	1 465 713	31 589	4194	433 701	9347	1241	7 504 281	161 730	21 472
b. Warschau-Bromberger	622 280	31 588	4194	152 193	7725	1026	1 916 689	97 293	12 917

Transportmittel im Betriebsjahre 1869.

(Fortſ.) B. **Wagen.**

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Perſonen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, ſowie die Poſt- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt. Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. eiſernen Achſe (ſeit der Anſchaffung) zurückgelegte Meilenzahl.	b. ſtählernen Achſe	a. eiſernen Radreifen	b. ſtählernen Radreifen	für fremde Wagen ſind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen ſind eingenommen Thlr.	
7 607 622	*392 956*	*52 171*	73 658	41 237	69 712	40 815	32 419	22 097	40a
2 868 405	*128 570*	*17 070*	18 359	16 921	15 878	14 630	26 529	35 376	- b
6 354 852	*221 965*	*29 470*	—	—	—	—	92 565	210 713	41a
2 233 888	*156 435*	*20 769*	—	—	—	—	27 639	27 740	- b
1 921 559	*99 717*	*13 239*	84 405*	—	—	—	14 333	15 247	42
563 363	*91 159*	*12 102*	—	—	—	—	10 213	7731	43
1 035 721	*109 023*	*14 475*	53 842	11 936	50 153	—	20 199	12 459	44
1 965 787	*65 092*	*8642*	15 690	12 460	15 690	12 460	1376	8429	45
9 348 259	*389 510*	*51 714*	—	—	—	—	269 795	254 555	46a
2 325 763	*278 201*	*36 935*	—	—	—	—	48 264	58 672	- b
163 962	*79 400*	*10 544*	—	—	—	—	3849	2168	- c
230 388	*60 311*	*8016*	—	—	—	—	5322	12 481	- d
2 671 913	*95 870*	*12 728*	49 971	7707	49 971	7707	8013	22 537	47
19 963 069	*268 429*	*35 639*	50 000	60 000	30 000	40 000	311 918	339 650	48
1 906 418	*60 966*	*8094*	—	—	30 000	—	6041	9901	49
1 981 329	*295 280*	*39 203*	—	—	—	—	—*	—*	50
12 689 679	*328 748*	*43 646*	—	—	—	—	148 428	140 862	51a
2 583 816	*113 774*	*15 106*	36 939	—	25 165	—	30 791	32 573	- b
287 822	*40 198*	*5337*	24 655	—	24 655	—	924	7269	52
2 818 500	*172 385*	*22 887*	—	—	—	—	—	—	53
864 634	*133 225*	*17 688*	—	—	—	—	15 047	5593	54
1 126 384	*60 202*	*7993*	14 052	—	14 052	—	1551	19 390	55
4 172 379	*156 503*	*20 778*	88 817	—	20 200	—	45 278	73 970	56
297 250	*79 267*	*10 523*	—	—	—	—	13 378	1547	57
1 367 691	*140 709*	*18 682*	—	—	—	—	43 407	6241	58a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
698 469	*77 694*	*10 315*	13 443	—	—	—	1268	28 873	59
10 973 212	*204 267*	*27 120*	—	—	—	—	34 773	100 089	60
761 373	*143 385*	*19 034*	—	—	—	—	17 063	4606	61
46 577 228	*583 821*	*77 512*	51 734	32 958	75 023	25 310	824 396	1 055 528	62
1 664 438	*78 996*	*10 488*	—	—	—	—	—	2931	63
15 815 052	*277 798*	*36 882*	—	—	—	—	97 010	139 733	64a
1 039 650	*59 853*	*7947*	—	—	—	—	—	—	- b
278 811	*68 003*	*9028*	—	—	—	—	25 560	30 161	65
1 505 103	*45 171*	*5997*	—	—	—	—	5910	28 087	66
3 456 290	*92 762*	*12 316*	—	—	—	—	1644	31 088	67
1 383 377	*171 210*	*22 730*	77 126	—	—	—	3001	1192	68
27 513 288	*441 555*	*58 624*	—	—	—	—	—*	—*	69a
36 790 337	*399 241*	*53 006*	—	—	—	—	—*	—*	- b
3 017 210	*144 157*	*19 139*	—	—	—	—	—*	—*	- c
1 737 388	*62 072*	*8241*	4079	—	4079	—	n. notirt	n. notirt	70
56 977 893	*217 423*	*28 866*	—	—	—	—	160 189	256 467	71
2 987 833	*101 627*	*13 492*	—	—	—	—	3020	28 760	72
10 292 976	*133 139*	*17 676*	—	—	—	—	158 872	179 984	73
1 014 742	*88 085*	*11 688*	—	—	—	—	10 969	12 435	74
7 174 502	*64 230*	*8528*	24 700	33 187	24 700	33 187	34 597	35 214	75
12 186 881	*162 427*	*21 565*	—	—	—	—	34 012	55 127	76
496 008	*128 500*	*17 060*	38 640	—	38 640	—	9281	13 838	77
6 431 547	*269 893*	*35 833*	—	—	—	—	30 136	94 939	78
9 940 974	*214 245*	*28 445*	—	—	—	—	105 070	97 032	79a
2 691 162	*136 607*	*18 137*	—	—	—	—	60 591	67 127	- b

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1869

	A. Deutsche Eisenbahnen.	158	159	160	161	162	163	164			
		Personen						Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen rc.)	Ueberhaupt Personen.	a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Personen.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	100 173	1 102 380	7 233 057	—	31 099	**8 466 709**	7 448 318	466 399	464 450	87 542
2	Bayerische	70 777	1 275 990	6 343 827	—	50 412	**7 741 006**	7 466 366	118 294	118 913	37 433
3	Friedrich-Franz-E.	3107	44 825	106 610	46 575	6919	**208 036**	104 373	50 453	44 874	8336
4	Main-Neckar-E.	40 696	304 715	989 535	—	2312	**1 337 288**	1 043 352	128 605	120 800	44 531
5	Oldenburgische	2185	91 509	439 695	—	11 904	**545 293**	528 235	8657	7584	817
6	Bebra-Hanauer	6967	74 045	349 752	1213*	21 573	**453 550**	303 563	56 752	53 838	39 397
7	Hannoversche	53 589	719 119	1 797 778	1 894 120	253 383	**4 717 989**	4 026 497	275 916	332 162	83 414
8	Main-Weser-B.	13 559	157 573	836 539	2193	65 478	**1 075 342**	980 431	37 233	38 573	19 105
9	Nassauische	48 877	301 134	1 048 347	—	40 013	**1 438 371**	1 126 323	156 454	147 091	8503
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	15 099	257 803	909 057	1 688 976	87 283	**2 958 218**	2 745 826	99 030	104 909	8453
11	Preuß. Ostbahn	24 139	361 941	1 120 815	1 090 326	192 218	**2 789 439**	2 666 291	56 178	61 758	5212
12	Saarbrücker	11 112	154 444	728 087	633 049*	35 760	**1 562 452**	1 149 929	183 802	212 803	15 918
13	Westfälische	10 358	150 827	736 120	445 120	65 317	**1 407 742**	1 203 718	94 619	66 899	42 506
14	Sächsische Staats-E.	32 890	1 120 741	5 005 060	159 324	117 667	**6 435 682***	6 119 837	in Kol. 164c	315 845	in Kol. 164c
15	Württembergische	163 591	1 456 882	4 576 850	—	i. K. 158—160	**6 197 323**	5 951 074	123 693	106 398	16 158
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	56 283	1 236 421	4 729 017	2 980 567	183 200	**9 185 488**	8 802 400	180 838	194 801	7449
	b. Hessische Nordbahn	9835	117 429	357 893	—	27 152	**512 309**	342 470	43 295	46 532	80 012
17	a. Oberschlesische	11 248	188 650	633 495	617 609	44 186	**1 495 188**	1 292 004	in Kol. 164c	194 640	8544
	b. Breslau-Posen-Glogauer	6115	74 323	333 069	196 812	61 342	**671 661**	615 738	in Kol. 164c	55 188	735
	c. Stargard-Posener	3947	49 080	164 415	114 164	36 257	**367 863**	226 686	in Kol. 164c	125 527	15 650
18	Rhein-Nahe-E.	24 913	124 197	450 633	281 322*	27 902*	**908 967**	591 873	153 460	137 308	26 326
19	Wilhelms-Bahn	3181	38 132	117 581	300 280	13 233	**472 407**	404 812	30 925	30 248	6422
20	a. Gößnitz-Geraer	260	29 416	188 852	—	2464	**220 992***	124 449	in Kolonne 164c	96 543	in Kolonne 164c
	b. Greiz-Brunner	116	12 134	54 989	—	569	**67 808**	21 147	in Kolonne 164c	46 661	in Kolonne 164c
21	a. Löbau-Zittauer	791	35 753	225 608	—	7312	**269 464**	174 867	in Kolonne 164c	94 597	in Kolonne 164c
	b. Zittau-Reichenberger	246	25 012	181 521	—	768	**207 547***	179 938	in Kolonne 164c	27 609	in Kolonne 164c
	b) in Privatverwaltung.										
22	Altona-Kieler	7830	346 020	1 563 669	—	12 636	**1 930 155**	1 814 231	57 708	57 271	945
23	Bayerische Ostbahnen	12 093	254 225	1 954 812	—	65 760	**2 286 890**	2 226 477	21 271	20 700	18 442
24	Berlin-Anhaltische	19 423	299 269	935 868	142 769	56 854	**1 454 183**	1 244 467	104 244	101 112	4360
25	Berlin-Görlitzer	2304	39 184	226 350	236 893	16 836	**521 567***	516 375	2935	2257	—
26	a. Berlin-Hamburger	17 131	282 634	709 364	598 721	44 931	**1 652 781**	1 472 621	84 435	77 652	18 073
	b. Hamburg-Bergedorfer	8954	133 093	227 217	144 389	—	**513 653**	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	42 243	293 105	754 549	568 659	103 564	**1 762 120**	1 601 221	79 069	81 830	in Kol. 164c
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	6450	156 705	508 541	599 393	41 591	**1 312 680**	1 016 131	141 994	149 562	4993
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	815	34 680	110 518	195 089	21 460	**362 562**	262 120	49 430	42 961	8051
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	152	6709	26 405	35 834	3543	**72 643**	51 904	10 196	10 543	—
	d. Vorpommersche	2764	64 653	226 361	337 036	24 146	**654 960**	498 923	88 991	54 448	12 598
29	Braunschweigische	69 636*	496 047*	712 658*	16 683*	69 262	**1 364 286**	846 477	167 284	155 837	194 688
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4536	120 282*	610 134*	401 978	56 684	**1 193 614**	1 097 280	50 646	45 688	—
31	Frankfurt-Hanauer	13 934	191 833	458 944	—	5325	**670 036**	488 723	76 542	80 861	23 910
32	Glückstadt-Elmshorner	326	19 098	141 143	—	2358	**162 925**	84 196	39 970	38 759	—
33	Hessische Ludwigs-E.	50 610	549 161	1 857 174	—	73 862	**2 530 807**	1 923 004	265 164	299 039	43 600
34	Homburger	46 120	193 957	404 937	—	6328	**651 342**	629 078	10 338	11 926	—
35	Kirchheimer	3946	33 685	77 149	—	1902*	**116 682**	32 485	28 943	28 961	26 293*
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	49 774	568 311	1 085 779	2 640 969	125 625	**4 470 458**	4 180 955	122 860	109 987	56 656
37	Leipzig-Dresdener	24 734	369 981	1 579 772	—	52 884	**2 027 371**	1 753 379	119 211	135 040	19 741
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	6413	227 216	726 699	—	—	**960 328***	960 328	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	5172	95 987	371 690	—	14 509	**487 358***	442 203	24 920	20 235	—

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

165	166		167	168				169	170				
	Davon sind			Eilgüter					Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)				
Reisegepäck überhaupt	a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Post-güter.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anzahl	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
291 985	273 335	18 650	24 295	268 357*	131 070*	119 546*	93 979*	—	2 842 045*	1 857 502*	1 316 590*	909 569*	1
321 395	—	—	46 469	362 898	160 014	125 041	127 288	—	4 740 725	2 520 419	2 544 579	1 292 924	2
38 683	—	—*	953	4626	4670	8595	3154	—	50 742	81 446	173 678	74 998	3
88 238	88 238	n. notirt	3816	39 246	46 659	54 861	47 441	—	374 316	536 050	416 183	414 459	4
29 114	24 435	4679	792	21 841	5010	7789	447	932	64 325	23 834	36 487	2137	5
43 385	—	n. notirt	2281	13 145	8730	9497	37 688	1030	30 574	55 752	50 8-6	272 171	6
447 162*	—	n. notirt	12 961	287 877	118 183	152 715	142 818	—	1 715 809	1 169 107	952 872	992 953	7
82 971*	34 069*	48 902	4760	44 518	27 749	39 128	57 243	63*	158 068	157 576	181 501	392 502	8
70 120	59 448	10 672	2751	20 066	12 970	23 057	10 385	n. notirt	255 441	173 738	267 788	134 525	9
161 659	48 438	113 221	5604	98 298	58 097	77 829	17 500	7619	776 386	629 185	868 405	208 017	10
226 639	—	—	7753	204 067	27 856	26 615	5529	—	1 209 147	237 048	280 950	34 165	11
50 344	19 114	31 230	4276	12 631	16 581	28 881	27 891	—	43 036	88 009	153 561	109 426	12
111 537	40 679	70 858	6146	35 778	43 342	29 875	110 085	7727	197 674	243 317	195 745	674 344	13
368 362	110 805	257 557	14 535	551 052	126 556	77 623	85 972	—	3 094 384	1 063 341	746 752	1 462 607	14
196 831	—	w. n. gew.	40 202	380 467	118 132	89 700	54 779	n. notirt	3 953 735	1 183 172	1 352 098	571 110	15
204 217	74 653	129 564	18 529	384 850	202 661	127 033	4066	204 164	1 141 569	766 365	857 323	28 130	16a
80 228	—	w. n. gew.	1531	13 843	11 017	14 117	116 834	8645	70 044	89 323	75 212	951 633	- b
84 635*	29 844	54 791	2326	21 332	in Kol. 168c	28 971	10 995	—	174 744	in Kol. 170c	421 274	148 979	17a
53 897*	14 268	39 629	1720	22 869		20 552	2463	—	164 457		201 964	43 050	- b
46 040*	11 454	34 586	1423	5430		19 851	14 685	—	36 217		237 596	169 948	
46 812	16 292	30 520	2728	7820	18 473	19 132	38 288	1440*	21 680	40 558	77 574	176 110	18
26 730	9053	17 677	760	3020	6482	8136	3199	—	41 767	97 185	79 253	111 200	19
n. notirt	3580	n. notirt	403	4364	15 367	10 905	—	—	13 728	186 949	71 169	—	20a
n. notirt	1134	n. notirt	227	24	8701	6003	—	—	397	33 131	42 128	—	- b
17 782	3832	13 950	557	16 551	15 011	10 524	11 715	—	13 931	137 673	156 755	187 278	21a
6706	2400	4306	563	10 653	8311	4208	—	—	69 405	67 281	156 408	5	- b
86 723	18 574	68 149	2195	87 493*	53 613*	39 718*	—	—	993 815*	528 927*	546 289*	—	22
108 739	108 739	w. n. gew.	13 634	98 621	25 381	40 994	37 211	—	1 178 847	545 578	571 125	502 530	23
156 444	45 822	110 622	5034	119 962	70 167	80 231	3656	20 333	786 875	471 531	562 005	443 026	24
25 893	5576	20 317	1994	73 629	2447	1170	6	6952	298 854	27 502	65 226	20 574	25
131 046	40 362	90 684	5369	119 502	78 615	91 213	19 527	—	2 064 942	2 558 583	1 483 889	251 286	26a
—	—	—	in Kol. 170b	in Kol. 168b	213 966	in Kol. 168b	in Kol. 168b	—	in Kol. 170b	9 312 781	in Kol. 170b	—	- b
99 597	—	—	4339	137 100	in Kol. 168c	166 283	„ „ 168c	—	1 455 484	in Kol. 170c	5 085 557	in Kol. 170c	27
101 974	27 976	73 998	6196	62 432	28 135	36 305	3734	19 336	391 256	181 184	267 644	16 415	28a
29 922	7805	22 117	2223	4112	4174	8428	1796	6288	17 096	39 778	65 703	12 166	- b
6099	1671	4428	—	545	1009	1207	—	807	2974	10 600	4804	—	- c
53 469	15 567	37 902	2982	16 985	7181	20 689	2559	8848	48 943	49 855	74 356	17 879	- d
228 807	—	—	3636	47 645	43 489	42 077	222 001	—	375 363	415 498	367 761	2 447 163	29
63 960	w. n. notirt	—	2558	30 565	8724	8153	—	—	290 821	78 182	101 745	—	30
42 463*	42 463	—*	1792	19 534	33 346	34 748	25 448	28 571	64 167	256 306	186 431	209 374	31
12 263	2476	9787	179	6427	7316	5666	—	—	30 873	52 174	65 573	—	32
96 857*	—	—*	8590	115 570	93 785	90 939	77 138	—	154 020	355 079	360 330	487 239	33
28 468	28 468	w. n. gew.	1496	12 401	in Kol. 168c	1227	—	3150	101 792	in Kol. 170c	6997	—	34
5961	—	—	531	572	5928	4541	—	—	6663	45 903	53 113	—	35
213 451	n. notirt	—	10 439	143 583	116 177	121 899	98 549	25 316	472 463	724 775	601 570	507 476	36
38 172	38 172	n. notirt	5075	153 784	64 568	84 066	42 028	116 714	470 666	498 049	700 651	1 119 707	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
41 684	—	—	1157	30 839	13 509	22 958	—	—	779 362	118 216	274 770	—	39

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1869

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	158	159	160	161	162	163	164			
		Personen						Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen etc.)	Ueberhaupt Personen.	a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Personen
	II. Privatbahnen. (Forts.)										
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	6668	165 721	758 017	399 171	50 349	1 379 926	1 201 835	81 735	79 944	16 412
	b. Halle-Kasseler	1468	47 639	239 099	406 063	24 940	719 209	618 858	51 034	46 364	2953
41	a. Magdeburg-Halberstädter	17 675	235 077	673 565	605 547	83 242	1 615 106	1 255 014	in Kol. 164c	182 412	177 680
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1181	32 093	135 051	166 590	17 861	352 776	327 623	„ „ 164c	12 561	12 592
42	Mecklenburgische	5764	107 059	183 900	167 706	20 685	485 105	348 088	66 431	60 315	10 271
43	Neisse-Brieger	1503	18 468	53 114	110 251	23 760	207 096	147 889	in Kol. 164c	59 207	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	1149	19 266	59 053	124 447	14 106	218 921	146 338	33 450	32 595	5638
45	Ostpreußische Südbahn	1395	38 924	189 043	223 745	25 908	479 015	477 555	807	653	—
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn	8323	354 990	1 535 551	—	63 289	1 962 153	1 403 970	in Kolonne 164c	558 183	in Kol. 164c
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2447	86 056	451 536	—	18 491	558 530	482 519		76 011	
	c. Neustadt-Dürkheimer	799	42 206	161 606	—	4236	210 847	200 977		9870	
	d. Pfälzische Nordbahnen	42	11 303	126 484	—	3395	141 224	138 161		3063	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	494	42 990	159 933	250 728	14 910	473 501	465 086	8415	in Kol. 164b	in Kol. 164b
48	Rheinische	376 077	1 463 184	3 215 058	181 058	100 373	5 335 750	4 326 478	477 924	478 079	53 269
49	Schleswigsche	2012	50 192	405 750	—	6564	464 518	338 110	57 851	58 785	9772
50	Taunus-E.	44 310	422 519	887 892	—	i. K. 158–160	1 354 721	1 216 266	in Kol. 164c	138 455	in Kol. 164c
51	a. Thüringische	14 748	416 256	1 460 853	—	64 564	1 956 421	1 707 444	104 463	97 508	47 006
	b. Werra-E.	2210	81 233	372 359	—	18 562	474 364	432 575	21 978	17 252	2559
52	Tilsit-Insterburger	331	8812	21 268	58 531	5908	94 850	80 189	7768	6893	—
	B. Oesterreichische Bahnen.										
53	Ungarische Staats-E.	3948	33 938	76 856	34 162	6034	154 938	154 938	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	3147	27 469	123 925	—	2212	156 753	94 718	30 631	31 404	—
55	Böhmische Nordbahn	994	29 608	207 657	197 133	711	436 103	392 264	21 787	22 052	—
56	Böhmische Westbahn	4881	42 996	281 692	—	15 749*	345 318*	320 281	12 280	12 757	—
57	Brünn-Rossitzer	232	8751	47 077	—	3422	59 482	59 482	—	—	—
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	663	15 529	93 315	80 215	in Kol. 161	189 722	189 722	—	—	—
	Buschtěhrader b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	1420	28 740	48 263	52 838	19 001	150 262	41 568	52 118	48 354	8222
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	5431	67 697	332 835	—	29 469	435 432	396 276	in Kol. 164c	34 698	4458
61	Graz-Köflacher	268	7187	118 352	—	3475	129 282	129 282	—	—	—
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	58 451	394 762	1 358 991	—	544 680	2 356 884	1 848 273	232 073	257 036	19 502
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	1043	12 898	61 183	151 184	6433	232 741	217 675	7872	7194	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	30 799	194 892	634 455	—	954 827	1 814 973	1 752 295	30 491	32 187	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferdebahn	—	2042	23 437	—	8270	33 749	33 749	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	253	5766	22 809	3531	461	32 820	31 983	450	387	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	1764	33 976	261 644	116 645	7306	421 335	373 101	25 132	23 102	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	2390	29 857	144 332	—	14 032	190 611	179 129	5584	5898	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	758	16 597	33 610	25 348	9743	86 056	28 026	28 399	29 631	—
69	a. Oesterreichische nördliche	21 405	268 873	1 337 359	—	78 604	1 706 241†	1 316 613	167 002	178 051	44 575
	b. Oesterreichische südöstliche	39 596	339 486	821 709	—	169 873	1 370 664†	893 742	238 963	227 932	10 027
	c. Wien-Neu-Szönyer	3152	49 661	198 161	—	19 344	270 318*	255 093	7609	7616	—
70	I. Siebenbürger	2307	34 748	70 659	48 963	22 237	178 914	161 033	8869	9012	—
71	Südbahn und Tiroler	126 210	1 008 972	4 537 853	—	195 819	5 868 854	5 768 297*	in Kol. 164a	100 557	in Kol. 164c
72	Süd-Norddeutsche	1965	31 295	163 354	261 214	33 084	490 912	428 387	34 832	27 693	—
73	Theiß-Bahn	10 718	131 140	389 138	30 535	62 143	623 674	432 147	91 610	99 917	i. K. 164b u. c
74	Turnau-Kralup-Prager	1999	18 123	96 359	123 689	4516	244 686	123 031	41 992	48 359	31 304
	C. Fremdländische Bahnen.										
75	Niederländische Staats-E.	84 847	467 214	2 160 381	—	i. K. 158–160	2 712 442	2 515 449	100 481	89 749	6763
76	Grand Central Belge	75 506	262 695	1 603 013	—	1 332 434*	3 273 648	2 793 991	241 770	195 621	42 266
77	Lüttich-Mastrichter	18 187	70 737	424 398	—	5397	518 719	492 174	11 966	14 541	38
78	Niederländische Rhein-E.	85 835	207 326	526 338	—	743 524	1 563 023	1 391 910	80 354	86 205	4554
79	a. Warschau-Wiener	14 194	121 343	353 905	367 032	38 660	893 134	753 659	70 843	68 680	1952
	b. Warschau-Bromberger	6034	50 477	101 676	136 555	17 378	312 120	281 547	6030	24 543	—

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

165	166		167	168				169	170				
	Davon sind			Eilgüter					Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)				
Reisegepäck überhaupt	a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anzahl	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
91 739	28 526	63 213	2089	123 271	63 723	85 912	54 658	17 670	777 279	564 939	571 712	383 353	40a
33 783	3347	29 936	1418	35 428	22 956	19 542	6520	8718	193 950	153 695	127 877	66 521	- b
139 713	—	—	4168	172 816	in Kol. 168c	64 798	217 632	—	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171d	41a
23 549	—	—	1839	72 976	" " 168c	22 851	56 496	—	" " 171a	" " 171c	" " 171c	" " 171d	- b
77 468	—*	—	1786	27 223	14 115	21 961	5563	w. n. notirt	235 077	189 324	337 550	115 815	42
11 748	—	—	303	424	in Kol. 168c	9788	—	—	4937	in Kol. 170c	67 213	—	43
17 755	4357	13 398	426	8728	9270	5415	20 017	1139	84 108	53 874	54 538	73 776	44
22 172	8474	13 698	1567	13 950	123	103	—	4848	224 185	2617	967	—	45
61 400	61 400	—	5976	46 367	in Kolonne 168c	164 039	in Kol. 168c	—	92 565	in Kolonne 170c	569 486	in Kol. 170c	46a
18 463	18 463	—	1333	21 256		37 945		—	48 679		118 406		- b
6246	6246	—	539	10 260		6·64		—	8782		10 720		- c
2306	2306	—	491	3541		1154	—	—	8041		2323	—	- d
25 959	5316	20 643	857	11 420	1592	in Kol. 168b	in Kol. 168b	4749	78 377	12 144	in Kol. 170b	in Kol. 170b	47
333 273	134 372	198 901	14 267	193 097	102 959	120 482	94 958	195 228	484 996	561 191	799 020	591 282	48
42 886	10 482	32 404	853	9516*	18 881*	13 304*	4350*	n. notirt	206 803*	143 871*	213 886*	74 948*	49
60 328*	56 430	3898*	2224	26 159	in Kol. 168c	42 307	in Kol. 168c	n. notirt	213 529	in Kol. 170c	444 164	in Kol. 170c	50
179 972	48 636	131 336	4500	166 203	83 706	66 505	57 429	27 112	669 611	731 783	606 717	529 895	51a
45 153	18 658	26 495*	1695	29 236	25 137	21 628	11 037	—	146 715	266 958	142 176	110 504	- b
7464	—	—	187	1343	2059	1805	—	1560	16 220	7273	15 219	—	52
12 227	8188	4039	61	7604	353	223	—	—	2 045 889	631 735	580 486	—	53
24 004	13 938	10 016	n. notirt	14 064	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	403 797*	561 576*	486 019*	—	54
15 463	—	—	109	4623	5080	8016	131	—	353 449	415 150	697 966	53 366	55
31 422	12 673	18 749	310	12 894	4615	5614	—	—	3 842 455*	1 379 958*	1 623 807*	15 133*	56
2634	—	—	23	—	—	—	—	—	8476	9789	35 774	—	57
8174 —	2897 —	5277 —	53 —	988	252	695	—	—	442 214	53 762	93 643	—	58
10 677	4320	6357	175	616	2929	8657	3916	—	8357	77 888	135 775	83 957	59
63 930*	19 973	43 957	530	14 596	in Kol. 168c	12 971	2710	—	174 543	129 102	306 003	190 869	60
2080	1189	891	69	2599	—	—	—	—	349 200	—	—	—	61
293 952	115 134	178 818	2206	149 688*	93 413*	74 861*	21 277*	—	1 311 565	1 756 012	1 806 066	1 062 886	62
13 620	—	—	321	3698	656	1274	—	—	203 309	55 142	47 702	—	63
135 187	57 994	77 193	1812	226 468	35 895	46 055	8074	—	2 062 389	707	2707	—	64a
2050	718	1332	1	1108	—	—	—	—	366 596	—	—	—	- b
2619	948	1671	37	188	48	11	—	25	407 311	150 042	39 335	—	65
17 645*	9569	8076	678	5323	3569	6283	—	—	457 830	254 725	298 362	—	66
28 367*	9900	18 467	215	3659	206	1891	—	—	1 706 394*	1 032 887*	477 372*	—	67
6913	2719	4194	115	583	1960	4565	—	—	168 792	161 812	183 671	—	68
186 907*	—	—	996	78 089	37 648	43 700	27 698	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	69a
151 456*	—	—	1198	46 108	41 784	43 749	7813	—					- b
16 307*	—	—	475	78 782	4710	2144	—	—					- c
13 060	5632	7428	124	4857	426	2544	—	—*	220 840	81 684	184 359	—	70
321 185	135 901	185 284	5869	523 437*	in Kol. 168a	42 351	in Kol. 168c	—	3 355 893*	in Kol. 170a	146 229	in Kol. 170c	71
28 249	—	—	293	7137	12 286	13 892	—	—	717 914	934 473	1 384 474	119 809	72
67 921	46 352	21 569	572	9251	7298	28 351	2169	n. notirt	331 973	1 290 751	901 907	245 393	73
14 379	—	n. notirt	59	302	1907	3298	11 067	—	479 531*	446 915*	409 284*	929 597*	74
99 263	—	—*	2446	310 556	12 362	23 500	8372	—	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171c	75
71 180	—	—	n. notirt	190 873	135 111	137 689	in Kol. 168c	—	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171c	76
23 830	23 830	w. n. gew.	86	5280	13 272	7978	7078	—	132 006	274 550	275 128	69 832	77
84 626	68 810	15 816	1873	171 136	180 332	45 079	—	—	123 370	218 803	188 998	—	78
95 331	—	—	1683	19 271	6557	20 495	730	—	224 640	94 215	201 162	5358	79a
42 062	—	—	548	10 889	1760	778	1706	—	99 602	24 814	988	97 472	- b

(Fortſ.) **II. Perſonen- und**

(Fortſ.) A. **Im Betriebsjahre 1869**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	171				172				173
	Frachtgüter der ermäßigten Klaſſe (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen (incl. Poſtgüter). Z.-Ctr.
I. Staatsbahnen.									
1 Badiſche	9 782 836*	4 287 900*	7 381 914*	5 901 012*	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	12 893 238
2 Bayeriſche	10 458 840	5 736 830	8 568 387	8 619 647	3 682 428	569 830	2 967 646	" " 171d	19 244 893
3 Friedrich-Franz-E.	192 084	533 255	152 012	15 149	25 391	—	24 452	—	272 843
4 Main-Neckar-E.	739 708	862 954	1 267 648	844 149	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 153 270
5 Oldenburgiſche	1 197 463	141 525	589 576	19 542	28 400	—	320 000	—	1 312 961
6 Bebra-Hanauer	506 670	244 955	354 120	789 243	71 746	103	246 543	—	623 165
7 Hannoverſche	13 627 737	9 349 414	6 851 566	4 416 277	3 918 326	1 269 737	11 258 965	5 362 820	19 549 749
8 Main-Weſer-B.	2 228 526	1 867 673	1 932 459	2 542 633	74 088	—	2 513 280	905 100	2 505 263
9 Naſſauiſche	8 196 155	2 359 031	686 350	610 969	513 126	1850	1 364 114	554 905	8 984 788
10 Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	6 102 902	4 071 011	6 587 088	1 922 482	4 339 597	1 929 561	10 499 258	2 123 023	11 324 802
11 Preuß. Oſtbahn	12 419 718	2 602 227	1 717 078	1 083 707	415 114	383 097	114	—	14 248 046
12 Saarbrücker	2 150 288	3 461 964	8 162 985	1 497 621	21 987 283*	28 748 752*	37 900*	31 800*	24 192 638
13 Weſtfäliſche	2 443 034	4 224 397	3 432 075	8 314 280	81 048	9000	4 223 580	11 358 009	2 765 261
14 Sächſiſche Staats-E.	57 219 603	10 061 124	12 187 249	13 377 781	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	60 865 039
15 Württembergiſche	10 776 096	1 858 783	3 463 275	2 228 626	2 355 409	600	4 178 480	290 080	17 465 707
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergiſch-Märkiſche	40 876 699	10 474 871	17 398 406	24 449	68 389 644	19 296 444	1 693 000	177 550	110 996 926
b. Heſſiſche Nordbahn	843 241	947 225	2 184 704	7 867 911	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	935 773
17 a. Oberſchleſiſche	8 248 727	in Kol. 171c	11 426 492	3 852 107	15 034 771	in Kol 172c	26 284 823	310 923	23 479 574
b. Breslau-Poſen-Glogauer	1 749 288		2 836 051	3 740 768	—		2 869 660	2 038 696	1 936 614
c. Stargard-Poſener	398 252		2 039 732	4 775 453	—		804 805	1 092 961	439 899
18 Rhein-Nahe-E.	730 979	1 698 832	1 121 395	3 589 564	—	510 515*	1 664 857*	1 108 520*	761 919
19 Wilhelms-Bahn	1 700 135	1 048 499	2 039 073	3 460 238	3 515 616	3 405 238	199 805	659 014	5 260 538
20 a. Gößnitz-Geraer	130 446	613 270	1 414 301	335 220	in Kolonne 171a	in Kolonne 171b	in Kolonne 171c	in Kolonne 171d	148 538
b. Greiz-Brunner	2215	34 970	503 756	—					2636
21 a. Löbau-Zittauer	232 883	115 628	1 746 957	2 626 348					263 365
b. Zittau-Reichenberger	1 165 547	670 370	1 950 711	119 972					1 245 605
b) in Privatverwaltung.									
22 Altona-Kieler	3 791 595	423 955	619 121	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	4 872 903
23 Bayeriſche Oſtbahnen	5 274 028	4 330 839	2 707 307	4 935 920	113 120	11 840	2 959 746	501 200	6 664 616
24 Berlin-Anhaltiſche	5 042 448	975 830	1 424 822	1 747 247	5 159 110	—	1 299 870	—	11 128 728
25 Berlin-Görlitzer	2 102 562	161 273	781 228	505 554	965 589*	—	441 406	—	3 447 586
26 a. Berlin-Hamburger	2 418 899	2 109 418	2 264 650	566 176	151 602	32 598	214 457	12 106	4 754 945
b. Hamburg-Bergedorfer	in Kol. 170b	in Kol. 170b	in Kol. 170b	in Kol. 170b	in Kol. 170b	in Kol. 170b	in Kol. 170b	in Kol. 170b	in Kol. 173b
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	962 417	" " 171c	1 904 275	" " 171c	351 077	" " 172c	1 285 261	" " 172c	2 906 078
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	3 355 376	4 786 534	3 901 274	383 346	118 646*	—	112 141	27 837	3 947 046
28 Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	873 456	468 468	966 724	67 970	24 298*	—	96 488	147	925 250
28 Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz	71 089	50 256	41 994	—	138*	—	547	—	75 553
28 Berlin-Stettiner d. Vorpommerſche	1 197 802	365 741	751 741	82 635	129 745*	—	67 882	—	1 402 323
29 Braunſchweigiſche	5 380 013	4 483 482	2 817 296	7 659 665	1 958 661	17 924	5 232 992	4 647 330	7 761 682
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 410 092	1 593 577	985 214	420	9 591 630	2 549 136	189 575	4712	15 323 108
31 Frankfurt-Hanauer	572 483	989 078	2 236 114	1 129 505	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	684 755
32 Glückſtadt-Elmshorner	449 683	271 983	383 181	—	" " 171a	" " 171b	" " 171c	—	486 983
33 Heſſiſche Ludwigs-E.	3 865 251	1 759 826	4 245 876	5 829 651	—	817 902	1 932 239	1 654 454	4 134 841
34 Homburger	55 340	in Kol. 171c	16 894	—	192 850	—	46 300	—	365 533
35 Kirchheimer	21 115	85 580	134 785	—	—	—	51 510	—	28 350
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	29 518 561	13 289 594	8 473 297	3 616 171	52 563 500	24 157 124	682 310	3 238 610	82 723 423
37 Leipzig-Dresdener	5 013 015	3 064 620	4 922 843	2 980 050	1 574 020	692 743	3 104 608	2 334 715	7 328 199
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	119 260	—	—	—	119 260
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	1 941 440	482 812	473 911	—	81 158	—	71 057	—	2 832 799

Güter=Verkehr.

wurden befördert:

173			174	175		176	
Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- und Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	Zusammen. Z.-Ctr.	a. tarifirte. Z.-Ctr.	b. frachtfrei beförderte. Z.-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
6 276 472	8 818 050	6 904 560	34 892 320	—	1 774 687	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumwolle, Eisen, Getreide, Kohlen 2c.	1
8 987 123	14 205 653	10 039 859	52 477 528	—	5 100 526	Getreide, Brennholz, Kohlen, Hopfen, Bier, Salz 2c. . . .	2
619 371	358 737	93 301	1 344 252	—	73 027	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz, Kolonialwaaren 2c. .	3
1 445 663	1 738 692	1 306 049	5 643 674	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein 2c. . .	4
170 369	953 852	22 126	2 459 308	106 885	—	Baumaterialien, Kohlen, Getreide und Mühlenfabrikate, Eisen 2c.	5
309 540	661 046	1 099 102	2 692 853	256 703	139 524	Steinkohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Holz, Steine, Getreide 2c. .	6
11 906 441	19 216 118	10 914 868	61 587 176	11 872 384	1 184 691	Kohlen, Kolonial- u. Manufakturwaaren, Salz, Steine, Getreide 2c.	7
2 052 998	4 666 368	3 897 478	13 122 107	—	533 939	Steinkohlen, Erze, Eisen, Erden, Steine, Getreide, Holz, Salz 2c.	8
2 547 589	2 341 309	1 310 784	15 184 470	110 834	312 811	Erze, Kohlen u. Coaks, Eisensteine, Phosphorit, Getreide, Wein 2c.	9
6 687 854	18 032 580	4 271 022	40 316 238*	204 679	1 903 073	Steinkohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Steine, Holz, Manufakturw.	10
3 250 228	2 024 757	1 123 401	20 646 432	133 198*	1 620 619	Baumwolle, Kohlen, Eisen, Eisen- u. Stahlw., Getreide, Hanf 2c.	11
32 315 306	8 383 327	1 666 738	66 558 009	83 996	1 480 521	Kohlen u. Coaks, Eisenerze u. Roheisen, Eisenfabrikate, Steine 2c.	12
4 520 056	7 881 275	20 456 718	35 623 310	129 706	1 632 583	Kohlen, Erze, grobe Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Konsumtibilien	13
11 251 021	13 011 624	14 926 360	100 054 044	5 220 911	716 826	Kohlen, Getreide, Holz, Steine, Kalk, Eisenw., Mehl, Manufakturw.	14
3 160 687	9 083 553	3 144 595	32 854 542	—	—	Holz, Kohlen, Getreide, Bier, Mühlenfabrikate, Steine, Eisen, Salz	15
30 740 341	20 075 762	234 195	162 047 224	2 976 196	5 030 622	Steinkohlen, Steine, Eisenerze, Eisen, Kies, Holz, Getreide 2c. .	16a
1 047 565	2 274 033	8 936 378	13 193 749	—	102 386	Kohlen, Eisen und Eisenw., Getreide, Steine, Bau- u. Brennholz	- b
in Kol. 173c	38 161 560	4 323 004	65 964 138	162 610	2433 140*	Kohlen, Getreide, Bau- u. Nutzholz, Kalk, Eisen, Mühlenfabrikate	17a
	5 928 227	5 824 977	13 689 818	75 149	935 385*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz 2c.	- b
	3 101 984	6 053 047	9 594 930	39 907	250 808*	Getreide, Kohlen, Heringe, Kalk, Spiritus, Kaffee, Flachs, Talg 2c.	- c
2 268 378	2 882 958	4 912 482	10 825 737	29 350	911 998	Kohlen, Eisenerze, Eisen u. Eisenfabrikate, Steine, Schiefer, Sand 2c.	18
4 557 404	2 326 267	4 233 651	16 377 860	1 426 419	253 783	Kohlen, Getreide, Roheisen, Kalk, Mühlenfabrikate, Holz, Steine 2c.	19
815 586	1 496 375	335 220	2 795 719	—	—	Kohlen, Getreide, Steine, Eisenwaaren, Salz, Mühlenfabrikate 2c.	20a
76 802	551 887	—	631 325	—	—	Kohlen, Steine, Manufakturw., Mehl, Getreide, Holz, Garne 2c.	- b
268 312	1 914 236	2 825 341	5 271 254	30 230	—	Kohlen, Getreide, Manufakturw., Garne, Steine, Eisen, Holz 2c.	21a
745 962	2 111 327	119 977	4 222 871	—	—	Kohlen, Getreide, Kalksteine, Eisenbahnschienen, Holz, Garne 2c.	- b
1 006 495	1 205 128	—	7 084 526	—	390 276	Holz, Kolonialwaaren, Dünger, Eisen- u. Stahlwaaren, Getreide 2c.	22
4 913 638	6 279 172	5 976 861	23 834 287	—	1 655 434	Getreide, Holz, Steine und Kohlen	23
1 517 528	3 366 928	2 193 929	18 207 113	—	840 972	Manufakturwaaren, Eisen- u. Metallwaaren, Getreide, Kohlen 2c.	24
191 222	1 289 030	526 134	5 453 972	—	35 720	Getreide, Wolle, wollene Waaren, Salz, Kohlen, Eisen 2c. .	25
4 779 214	4 054 209	849 095	14 437 463	—	583 974	Baumwolle, Feldfrüchte, Holz, Kohlen, Kolonialwaaren, Spiritus 2c.	26
9 526 747	in Kol. 173b	in Kol. 173b	9 526 747	—	—		
2 222 646	6 218 730	" " 173c	11 347 454	—	—	Eisen, Eisenwaaren, Getreide, Produkte, Bier, Spiritus, Kohlen 2c.	27
4 995 853	4 317 364	431 332	13 691 595	278 443	2 265 288	Getreide, Heringe, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Saamen, Holz 2c.	28a
512 420	1 137 343	82 079	2 657 092	75 218	371 273	Getreide, Holz, Kartoffeln, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate 2c.	- b
62 065	48 552	—	186 170	—	2 567 095	Holz, Getreide, Glas, Porzellan, Heringe, Mühlenfabrikate, Salz 2c.	- c
422 777	914 668	103 073	2 842 841	79 097	443 876	Getreide, Kohlen, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz, Ziegel 2c.	- d
4 960 393	8 460 126	14 976 159	36 158 360	—	6 034 165	Holz, Baumwolle, Kohlen, Eisen, Eisen- u. Stahlw., Getreide 2c.	29
4 229 619	1 284 687	5132	20 842 546	239 544	644 903	Steinkohlen, Steine, Thon, Ziegel, Getreide	30
1 278 730	2 457 293	1 364 327	5 785 105	—	—	Kohlen, Holz, Getreide, Eisen und Eisenwaaren, Steine, Kalk 2c.	31
331 503	454 420	—	1 272 906	—	106 586	Steinkohlen, Zucker, Getreide, Ziegel, Holz, Spiritus und Sand	32
3 026 592	6 629 384	8 048 482	21 839 299	—	nicht notirt	Kohlen, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas 2c. .	33
in Kol. 173c	71 418	—	436 951	—	25 194	Kohlen, Wein, Bier, Mühlenfabrikate, Garn, Baumw., Getreide 2c.	34
137 408	243 952	—	409 710	—	—	Cement, Wolle, Holz, Schiefer, Eisen, Baumwolle 2c. .	35
38 287 670	9 879 076	7 460 806	138 350 975	7 515 593	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erden, Holz, Eisenfabrikate 2c.	36
4 319 980	8 812 168	6 476 500	26 936 847*	—	—	Getreide u. Hülsenfrüchte, Kohlen, Eisen u. Eisenw., Baumw. 2c.	37
—	—	—	119 260*	—	6300	Steinkohlen und Coaks	38
614 537	842 696	—	4 290 032*	—	—	Rohprodukte, insbesondere Holz, und Handelsgüter aller Art	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	171				172				173
	(Fortſ.) II. Perſonen- und								
	(Fortſ.) A. Im Betriebsjahre 1869								
	Frachtgüter der ermäßigten Klaſſe (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen (incl. Poſtgüter). Z.-Ctr.
II. Privatbahnen. (Fortſ.)									
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	7 329 824	2 529 731	3 095 791	2 406 683	8 593 817	997 569	1 687 400	403 438	16 841 861
b. Halle-Kaſſeler	1 588 278	1 020 088	893 240	403 504	2 437 215	97 182	859 162	76 920	4 263 589
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	5 888 837	in Kol. 171c	4 791 511	8 059 623	5 044 736	in Kol. 172c	3 277 879	853 238	11 106 389
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	1 442 031	„ „ 171c	944 829	1 640 615	466 179	„ „ 172c	1 209 993	1077	1 981 180
42 Mecklenburgiſche	1 124 335	592 133	410 433	185 659	in Kol. 171a	„ „ 171b	i. Kol. 171c	i. Kol. 171d	1 386 635
43 Neiſſe-Brieger	159 510	in Kol. 171c	869 682	—	—	„ „ 172c	1 303 879	—	164 871
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn .	982 229	333 065	422 125	803 034	2541	—	595 380	—	1 078 745
45 Oſtpreußiſche Südbahn . .	2 716 828	43 299	168 489	—	135 285	—	—	—	3 095 096
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn .	4 183 992	in Kolonne 171c	11 608 218	in Kol. 171c	—	—	6 442 880	9 391 450	4 322 924
b. Pfälziſche Maximiliansb. .	1 364 072		2 683 048		—	—	1 021 321	7 477 550	1 434 007
c. Neuſtadt-Dürlheimer . .	571 826		164 217		—	—	294 330	—	590 868
d. Pfälziſche Nordbahnen .	744 343		24 169	—	—	—	174 760	—	755 925
47 Rechte Oder-Ufer-E. . . .	3 307 104	427 839	in Kol. 171b	in Kol. 171b	2 061 360	663 998	i. Kol. 172b	i. Kol. 172b	5 963 010
48 Rheiniſche	14 244 363	4 923 220	5 745 625	3 575 917	25 047 500	2 286 090	1 117 330	1 833 555	40 170 184
49 Schleswigſche	745 630	161 867	262 366	150 264	58 021	—	—	—	1 019 970
50 Taunus-E.	165 099	in Kol. 171c	1 554 828	in Kol. 171c	158 446	in Kol. 172c	959 609	i. Kol. 172c	563 333
51 a. Thüringiſche	4 436 720	2 533 980	2 092 444	4 497 048	2 383 151	—	1 862 597	280 414	7 682 797
b. Werra-E.	888 145	830 068	1 946 481	585 748	in Kol. 171a	in Kol. 171b	i. Kol. 171c	i. Kol. 171d	1 064 096
52 Tilſit-Inſterburger . . .	377 457	81 476	74 421	—	32 877	1689	—	—	429 457
B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
53 Ungariſche Staats-E. . .	188 360	44 342	35 789	—	3 992 966	749 641	—	—	6 234 819
54 Auſſig-Teplitzer	130 313	86 662	79 106	—	7 833 200	10 725 480	—	—	20 320 217
55 Böhmiſche Nordbahn . .	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	8078	—	2 088 000	—	366 150
56 Böhmiſche Weſtbahn . . .	„ „ 170a	„ „ 170b	„ „ 170c	„ „ 170d	3 713 152	3 145 700	2800	—	7 568 501
57 Brünn-Roſſitzer	173 369*	140 909*	314 710*	—	1 703 989	967 139	627	—	1 885 834
58 Buſchtěhrader {a. Lokomotivbahn {b. Pferdebahn .	697 924	77 515	58 160	—	5 034 299	9 211 601	—	—	6 175 425
59 Fünfkirchen-Barcs'er. . .	31 001	1 095 682	177 721	776 005	—	—	32 499	234 037	39 974
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B. .	1 859 409*	3 012 479*	972 999*	934 368*	73 459	—	102 919	101 298	2 122 007
61 Graz-Köflacher	638 390	—	—	—	4 815 580	—	—	—	5 805 769
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	12 531 032*	6 257 189*	10 852 138*	13 302 725*	11 705 531	3 326 943	7 628 431	613 254	25 697 816
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	669 763*	56 611*	102 929*	—	20 463	61	249 203	—	897 233
64 Kaiſerin Eliſabeth {a. Lokomotivbahn	7 698 817	4 128 905	2 487 930	3 165 765	1 886 475	79 612	182 759	600	11 874 149
{b. Pferdebahn .	567 403	—	—	—	291	—	—	—	935 398
65 Kaſchau-Oderberger . . .	in Kol. 172a	in Kol. 172b	—	—	3 555 777	122 349	—	—	3 963 301
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	1 147 201	765 652	356 403	—	89 558	90 593	83 659	—	1 699 912
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	—	5622	—	—	—	1 715 675
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	197 676	679 476	274 290	—	5 279 968	306 769	120	—	5 647 019
69 a. Oeſterreichiſche nördliche .	7 058 851*	4 887 423*	6 295 118*	7 144 354*	273 760	71 177	9 739 258	7 633 338	7 440 700
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	8 737 420*	16 344 576*	9 537 334*	2 218 690*	1 414 792	119 029	1 780 955	55 325	10 198 320
c. Wien-Neu-Szönyer . .	5 382 585*	2 487 260*	453 840*	68 212*	429 939	2723	126 712	—	5 891 306
70 I. Siebenbürger	1 344 273*	484 435*	145 649*	—	362	130	1047	—	1 570 332
71 Südbahn und Tiroler . .	45 451 412*	in Kol. 171a	4 299 585	in Kol. 171c	6 105 955*	in Kol. 172a	1 212 422	i. Kol. 172c	55 436 697*
72 Süd-Norddeutſche . . .	1 429 857*	238 423*	897 059*	17 981*	1 644 886	130 622	904 969	—	3 799 794
73 Theiß-Bahn	3 414 993*	6 630 287*	1 234 956*	296 083*	75 727	1127	170 847	160	3 831 944
74 Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	70 800	3000	1 390 130	768 685	550 633
C. Fremdländiſche Bahnen.									
75 Niederländiſche Staats-E. .	7 421 440	„ „ 171c	9 878 080	„ „ 171c	in Kol. 171a	in Kol. 171c	i. Kol. 171c	i. Kol. 171c	7 731 996
76 Grand Central Belge . .	44 289 209	21 182 194	19 770 277	„ „ 171c	„ „ 171a	„ „ 171b	„ „ 171c	„ „ 171c	44 480 082
77 Lüttich-Maſtrichter . . .	76 226	705 862	933 836	53 752	393 980	957 950	139 600	14 700	607 492
78 Niederländiſche Rhein-E. .	1 152 045	1 645 262	1 229 131	107 205	201 313	—	5 379 738	—	1 647 864
79 a. Warſchau-Wiener . . .	4 351 941	2 301 790	888 578	235 771	4 033 090	950 428	—	—	8 628 942
b. Warſchau-Bromberger .	2 138 372	122 604	7831	712 303	985 497	—	—	124 132	3 234 360

Güter=Verkehr.

wurden befördert:

173			174	175		176	
Haupt Güter				Außerdem Betriebs-dienst- und Baugüter			
b.	c.	d.		a.	b.		
im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	tarifirte.	frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
4 155 962	5 440 815	3 248 132	29 686 770	—	—	Baumwolle, Eisen, Eisenwaaren, Kohlen, Getreide, Manufakturw. rc.	40a
1 293 921	1 899 821	553 465	8 010 796	—	nicht notirt	Kohlen, Getreide, Spiritus, Eisen, Eisen- und Stahlwaaren rc.	- b
in Kol. 173e	8 134 188	9 130 493	28 371 070	—	—	Kohlen und Coaks, Petroleum, Düngemittel, Eisen, Getreide rc.	41a
„ „ 173e	2 177 176	1 698 188	5 856 550	—	—	Kohlen, Eisen und Eisenfabrikate, Getreide, Oel, Holz, Mehl, rc.	- b
795 572	769 944	307 037	3 259 188	—	161 740	Getreide u. Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte rc.	42
in Kol. 173e	2 250 562	—	2 415 433	—	42 051	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Holz, Eisen, Mühlenfabrikate, Salz rc.	43
396 209	1 077 458	896 827	3 449 239	—	55 325	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Roheisen, Holz, Spiritus rc	44
46 039	169 559	—	3 310 694	58 028*	232 449	Getreide u. Hülsenfrüchte, Steine, Kohlen, Holz, Eisen- u. Stahlw. rc.	45
in Kol. 173e	28 176 073	in Kol. 173e	32 498 997	—	—	Kohlen und Coaks, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Getreide rc.	46a
	11 338 269	„ „ 173e	12 772 276	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Getreide, Wein rc.	- b
	476 131	—	1 066 999	—	—	Wein, Erde, Getreide, Kohlen, Düngemittel, Glas, Holz rc.	- c
	202 406	—	958 331	—	—	Erze, Eisen, Eisenbahnschienen, Getreide, Kohlen, Holz, Steine rc.	- d
1 105 573	in Kol. 173b	in Kol. 173b	7 068 583	164 650	—	Kohlen, Hölzer aller Art, Eisen, Erze, Erden, Hüttenprodukte rc.	47
7 873 460	7 791 457	6 095 712	61 930 813	2 356 916	520 104	Kohlen, Eisen und andere Metalle, Eisenwaaren, Erze, Erden rc.	48
324 619	489 556	229 562	2 063 707	—	—	Bau- und Nutzholz, Getreide, Steine, Eisen- u. Eisenwaaren rc.	49
in Kol. 173e	3 010 908	in Kol. 173e	3 574 241	nicht notirt	nicht notirt	Handelsgüter, Kolonialwaaren, Wein, Bier, Getreide, Kohlen rc.	50
3 349 469	4 628 263	5 364 786	21 025 315	—	394 173	Kohlen, Getreide, Holz und Salz	51a
1 122 163	2 110 285	707 289	5 003 833	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	- b
92 497	91 445	—	613 399	—	251 475	Holz, Getreide, Kohlen, Steine, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate rc.	52
1 426 071	616 498	—	8 277 388	—	53 860	Steinkohlen, Holz, Eisen, Getreide, Steine rc.	53
in Kol. 173e	in Kol. 173a	—	20 320 217*	—	233 740	Braunkohlen, Baumwolle, chemische Produkte, Eisen, Feldfrüchte rc.	54
420 230	2 793 982	53 497	3 633 859	—	79 275	Kohlen, Getreide, Manufakturwaaren, Steine, Garne, Glas rc. .	55
4 530 273	1 632 221	15 133	13 746 128*	—	792 717	Kohlen, Eisen, Holz, Getränke, Manufakturwaaren, Salz, Zucker rc.	56
1 117 837	351 111	—	3 354 782*	3 134 226	21 036	Kohlen, Zucker, Getreide, Mehl, Eisen, Tabak, Baumaterialien .	57
9 343 130	152 498	—	15 671 053	—	357 640	Kohlen, Holz, Eisen, Steine, Mahlprodukte, Baumwolle u. Garne	58
1 176 499	354 652	1 097 915	2 669 040	—	741 860	Getreide, Holz, Kohlen, Baumaterialien, Wein, Mehl, Eisen rc.	59
3 141 581	1 394 892	1 229 245	7 887 725*	—	1 006 847	Getreide, Eisen und Stahl, Steinkohlen, Thiere, Holz, Salz rc.	60
—	—	—	5 805 769	—	408 530	Braunkohlen, Eisen, Holz und Kalk	61
11 433 557	20 361 496	15 000 14[illegible]	72 493 011*	—	3 445 276	Kohlen, Getreide, Eisen und Eisenwaaren, Mehl, Holz, Zucker rc.	62
112 470	401 108	—	1 410 811*	—	128 370	Steinkohlen, Eisenbahnschienen, Getreide, Eisen- u. Stahlwaaren rc.	63
4 245 119	2 719 451	3 174 439	22 013 158	—	3 432 815	Getreide, Holz, Kohlen, Mahlprodukte, Eisen u. Eisenwaaren rc.	64a
—	—	—	935 398	—	205 570	Salz, Düngergyps und Zündwaaren	- b
272 439	39 336	—	4 275 076	—	114 997	Kohlen, Holz, Zucker, Getreide, Eisen- u. Stahlwaaren, Salz rc.	65
1 114 539	744 707	—	3 559 158	—	139 160	Eisen, Schienen, Eisen- u. Stahlwaaren, Erze, Getreide, Holz rc.	66
1 033 093	479 263	—	3 228 031*	—	125 606	Holz, Vieh, Getreide, Metalle, Manufakturwaaren, Zucker rc. .	67
1 150 017	462 646	—	7 259 682	—	170 579	Kohlen rc., Getreide, Holz, Baumaterialien, Wein, Schienen rc. .	68
4 996 248	16 078 076	14 805 390	43 320 414*	2 773 617	6 611 293	Kohlen, Getreide, Eisenwaaren und Zucker	69a
16 505 389	11 362 038	2 281 828	40 347 575*	5 426 487	6 199 092	Getreide, Mahlprodukte, Schweine, Kohlen, Wein und Salz .	- b
2 494 693	582 696	68 212	9 036 907*	138 844	647 203	Getreide, Bruchsteine, Bier und Kohlen	- c
566 675	333 599	—	2 470 606*	1 327 922	246 186	Baugüter, Salz, Holz, Getreide, Eisen und Steine . . .	70
in Kol. 173e	5 700 587	in Kol. 173e	61 137 284	—	10468783	Getreide, Mahlprodukte, Getränke, Kolonialwaaren, Kohlen, Eisen rc.	71
1 315 804	3 200 394	137 790	8 453 782*	—	831 202	Kohlen, Holz, Getreide, Mehl, Bier, Flachs, Hanf rc. . .	72
7 929 463	2 336 061	543 805	14 641 273*	—	1 033 531	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mahlprodukte rc. .	73
451 822	1 802 712	1 709 349	4 514 516*	—	123 836	Feld-, Garten- und Walderzeugnisse, Kohlen, Zucker, Steine rc. .	74
in Kol. 173e	9 922 314	in Kol. 173e	17 654 310	—	nicht notirt	Steinkohlen, Torf, Petroleum, Eisen- und Stahlwaaren, Erze rc.	75
21 317 305	19 907 966	„ „ 173e	85 705 353	—	—	. . . .	76
1 951 634	1 356 542	145 362	4 061 030	—	—	Kohlen, Getreide, Erze, Thonerde, Dachziegel, Steine, Eisen rc.	77
2 044 397	6 842 946	107 205	10 642 412	5 659 354	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Mehl, Oel, Steinkohlen rc.	78
3 352 990	1 110 235	241 859	13 334 026	182 387	884 541	Kohlen, Holz, Getreide, Kalk, Salz, Mühlenfabrikate, Zucker rc.	79a
149 178	9597	935 613	4 328 748	6673	158 171	Kohlen, Getreide, Kartoffeln, Zucker, Kalk, Saamen, Salz, Wein rc.	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	177			178		179	
		(Forts.) II. Personen- und Güter-Verkehr.						
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1869 wurden befördert:						
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
		a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen rc.).	a. Pferde (Luxus-, Koppel- rc.).	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.	a. der in Kol. 178a. u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.
	I. Staatsbahnen.		Anzahl.		Stück.		Zoll-Centner	
1	Badische	321	s. K. 168, 170 u. 171	s. K. 168, 170 u. 171	5273	426 976	1 263 959	4859*
2	Bayerische	776	—	—	15 699	844 462	nicht notirt	—
3	Friedrich-Franz-E.	58	34	—	1747	90 706	155 965	477
4	Main-Neckar-E.	174	103	61	749	24 446	nicht notirt	—
5	Oldenburgische	169	25	—	3375	39 742	161 013	40
6	Bebra-Hanauer	83	248	—	999	25 406	61 435	456*
7	Hannoversche	1074	330*	278	2873*	51 296*	1 154 221	4438
8	Main-Weser-B.	93	308	1188	1378	28 745	78 563	127 143
9	Nassauische	59	1	11	553	23 937	52 958	550*
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	242	21 185	—	3980	302 891	415 517	15 167
11	Preuß. Ostbahn	443	7942	83	18 269	1 048 428	1 208 913	1551
12	Saarbrücker	48	38	in Kol. 177a	3813	352 008	325 635	—
13	Westfälische	577	996	170	5812*	105 203	291 368	1537*
14	Sächsische Staats-E.	88	1775	570	1045	10 841	—*	1 402 920
15	Württembergische	322	—	—	545	19 389*	nicht notirt	—
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
16	a. Bergisch-Märkische	128	in Kol. 177c	2878	9318	535 882	875 839	4076
	b. Hessische Nordbahn	197	593	—	3561	22 330	53 147	306
17	a. Oberschlesische	201	—	40	2850	73 993	292 481	465
	b. Breslau-Posen-Glogauer	167	—	32	2085	246 217	176 147	344
	c. Stargard-Posener	81	—	36	3526	380 002	260 954	284
18	Rhein-Nahe-E.	72	20	in Kol. 177a	2656	297 701	316 755	—
19	Wilhelms-Bahn	62	90	—	1142	82 788	127 032	—
20	a. Gößnitz-Geraer	5	—	12	14	295	—*	20 480
	b. Greiz-Brunner	—	—	10	12	44	—*	6099
21	a. Löbau-Zittauer	13	—	34	44	555	—*	46 387
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	15	14	474	—*	41 040
	b. in Privatverwaltung.							
22	Altona-Kieler	424	—	—	9158	513 703	1 287 024	—
23	Bayerische Ostbahnen	241	nicht notirt	nicht notirt	2567	362 996	nicht notirt	nicht notirt
24	Berlin-Anhaltische	159	1223	—	4705	142 510	381 649	—
25	Berlin-Görlitzer	36	11	—	525	18 711	43 400	—
26	a. Berlin-Hamburger	173	456	599	11 829	569 286*	979 958	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	39	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	184	—	—	2765	226 159	432 838	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	197	85	193	4737	485 980	930 447	—
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	36	12	33	1701	166 801	225 731	—
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	12	2	8	278	22 128	34 235	—
	d. Vorpommersche	139	12	89	2188	189 050	259 380	—
29	Braunschweigische	190	895	474	6574	483 662	585 593	1091*
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	101*	—	—	816	57 874	123 035	1425
31	Frankfurt-Hanauer	83	—	—	1477	46 131	nicht notirt	—
32	Glückstadt-Elmshorner	16	—	—	313	12 976	50 321	—
33	Hessische Ludwigs-E.	132	—	—	3707	405 779*	—	—
34	Homburger	11	—	—	27	907	5783	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	235	2276	491	6903	396 339	640 364	1193
37	Leipzig-Dresdener	269	60	—	3009	200 735	881 520	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	3750	5625	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	47	500	—	1090	26 531	43 533	—

	177			178		179	
	(Fortſ.) **II. Perſonen- und Güter-Verkehr.**						
	(Fortſ.) A. **Im Betriebsjahre 1869 wurden befördert:**						
A. Deutſche Eiſenbahnen.	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
	a. Equipagen.	b. Eiſenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	c. Sonſtige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerſpritzen ꝛc.).	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.).	b. Rindvieh, Schweine und ſonſtige Thiere.	a. der in Kol. 178a. u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.
	Anzahl			Stück.		Zoll-Centner.	
II. Privatbahnen. (Fortſ.)							
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	128	63	—	5748	219 385	619 334	469
b. Halle-Kaſſeler	134	—	11*	1646	55 880	43 715	8
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	252	—	in Kol. 177a	5903	380 135	835 488	—
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	34	—	„ „ 177a	3315	106 156	209 793	—
42 Mecklenburgiſche	113	—	—	1874	114 117	206 080	—
43 Neiſſe-Brieger	14	—	126	459	10 763	20 626	61
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn	42	—	42	368	77 271	114 564	43
45 Oſtpreußiſche Südbahn	57	—	—	752	66 313	98 718	—
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn	78	—	—	2694	164 609	202 100	—
b. Pfälziſche Maximiliansb.	29	—	—	187	32 981	76 656	—
c. Neuſtadt-Dürkheimer	3	—	—	174	9093	16 871	—
d. Pfälziſche Nordbahnen	—	—	—	48	10 247	43 874	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	12	—	—	325	40 909	77 824	600
48 Rheiniſche	497	329	293	6553	76 145	519 260	—
49 Schleswigſche	121	—	—	8045	93 661	399 823	—
50 Taunus-E.	14	—	—	203	5336	23 970	—
51 a. Thüringiſche	530	579	in Kol. 177a	6771	72 888	352 491	1125
b. Werra-E.	165	5	„ „ 177a	825	26 770	114 506	424
52 Tilſit-Inſterburger	17	—	—	833	37 579	66 075	37
B. Oeſterreichiſche Bahnen.							
53 Ungariſche Staats-E.	36	113	107	115	9160	17 108	1112
54 Auſſig-Teplitzer	66	—	—	28	6542	33 190	—
55 Böhmiſche Nordbahn	40	—	—	118	4594	17 976	1245
56 Böhmiſche Weſtbahn	168*	560	—	302*	66 219	94 151	—
57 Brünn-Roſſitzer	4	—	—	6	350	725	6
58 Buſchtěhrader {a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn}	8	—	—	13	3323	4559	in Kol. 179a
59 Fünfkirchen-Barcs'er	22	4	—	157	19 701	4988	140
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	273*	58	395*	2107*	601 505	1 208 860	714
61 Graz-Köflacher	8	—	11	52	304	1197	—
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	1664	2965	—	6924	1 759 197	3 654 348	—
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	42	—	—	394	14 964	19 364	—
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	743*	1068	119*	5333	903 206	1 297 332	364
Kaiſerin Eliſabeth b. Pferde-Bahn	9	20	—	—	—	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	—	—	12	21	1063	5740	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	74	69	—	312	10 426	20 426	—
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	181	—	1472	721	248 474	737 541	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	26	5	—	59	19 246	5910	127
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	828*	—	—	3879*	468 683	950 800	4052
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	1530*	—	—	8325*	1 259 006	3 123 042	22 688
c. Wien-Neu-Szönyer	79*	—	—	2121*	155 665	306 024	6517
70 I. Siebenbürger	in Kol. 177c	in Kol. 177c	204	234	29 980	96 054	3286
71 Südbahn und Tiroler	2057	—	in Kol. 177a	7500	899 427	—	—
72 Süd-Norddeutſche	119	6	8	456	74 598	233 588	—
73 Theiß-Bahn	875*	360	—	3137*	513 069	1 013 050	3221
74 Turnau-Kralup-Prager	217	253	—	60	3657	13 764	—
C. Fremdländiſche Bahnen.							
75 Niederländiſche Staats-E.	—*	—	—	—*	—*	—	—
76 Grand Central Belge	80	—	—	in Kol. 178b	462 195	nicht notirt	—
77 Lüttich-Maſtrichter	5	—	—	—*	—*	—	—
78 Niederländiſche Rhein-E.	143	90	—	6025	152 436	608 699	—
79 a. Warſchau-Wiener	470	—	435	2518	37 945	130 503	198
b. Warſchau-Bromberger	210	—	162	866	22 952	nicht notirt	100

	A. Deutsche Eisenbahnen.	180 a. Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt (Meilen)	180 b. II. Klasse	180 c. III. Klasse	180 d. IV. Klasse	180 e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt (Meilen)	181 (Fortſ.) II. Personen- und B. Durchschnitts- Zusammen (Personenmeilen)	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt (Centnermeilen)
	I. Staatsbahnen							
1	Badische	986 470	6 276 072	18 923 786	—	292 478	26 478 806	1 835 914
2	Bayerische	1 270 564	11 463 193	20 103 438	—	449 192	33 286 387	1 927 212
3	Friedrich-Franz-E.	19 970	268 880	525 839	211 451	55 819	1 081 959	260 865
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	4 988 714	nicht notirt
5	Oldenburgische	13 204	422 569	1 496 194	—	71 313	2 003 280	179 615
6	Bebra-Hanauer	105 337	815 354	1 543 667	5342	214 979	2 684 679	580 225
7	Hannoversche	705 199	6 760 621	10 080 776	8 142 599	3 158 372	28 847 567	5 546 418*
8	Main-Weser-B.	212 318	1 912 240	4 154 470	10 530	601 189	6 890 747	1 388 379
9	Nassauische	226 979	1 091 746	2 612 114	—	174 282	4 105 121	409 619
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.-Gb.	368 448	3 743 581	6 641 762	8 811 968	935 485	20 501 244	2 912 809
11	Preuß. Ostbahn	1 114 294	6 642 848	8 659 646	9 805 287	2 871 692	29 093 767	6 649 597
12	Saarbrücker	47 905	469 993	1 563 079	1 432 532	179 075	3 692 584	197 642
13	Westfälische	68 259	984 900	3 025 453	2 038 650	534 132	6 651 394	724 991
14	Sächsische Staats-E.	325 083	6 432 617	17 818 364	187 958	811 993	25 576 015	nicht notirt
15	Württembergische	876 024	6 087 200	11 113 501	—	78 100	18 154 825	1 797 146
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
16	a. Bergisch-Märkische	222 287	3 895 080	12 783 598	7 076 081	731 520	24 708 566	1 021 086
	b. Hessische Nordbahn	59 819	720 235	1 550 610	—	181 561	2 512 225	547 924
17	a. Oberschlesische	122 109	1 372 219	3 190 788	2 731 450	366 576	7 783 142	901 602*
	b. Breslau-Posen-Glogauer	56 344	681 064	2 210 156	1 110 960	627 515	4 686 039	627 629*
	c. Stargard-Posener	35 955	437 954	1 116 656	774 516	351 387	2 716 468	495 819*
18	Rhein-Nahe-E.	106 384	544 175	1 252 314	775 815	240 212	2 918 900	237 066
19	Wilhelms-Bahn	18 698	182 374	425 063	944 187	59 835	1 630 157	143 163
20	a. Gößnitz-Geraer	976	87 433	440 818	—	9162	538 389	nicht notirt
	b. Greiz-Brunner	185	18 228	76 079	—	844	95 336	nicht notirt
21	a. Löbau-Zittauer	3001	120 545	563 629	—	27 379	714 554	nicht notirt
	b. Zittau-Reichenberger	847	64 866	384 301	—	1805	451 819	nicht notirt
	b) in Privatverwaltung.							
22	Altona-Kieler	71 178	1 391 392	4 929 343	—	129 160	6 521 073	847 386
23	Bayerische Ostbahnen	327 508	3 524 675	8 488 019	—	749 590	13 089 792	nicht notirt
24	Berlin-Anhaltische	354 391	3 754 605	5 814 180	1 014 716	520 360	11 458 252	2 409 886
25	Berlin-Görlitzer	29 276	433 690	1 428 804	1 594 951	143 810	3 630 531	325 649
26	a. Berlin-Hamburger	260 351	2 781 271	3 405 626	4 247 065	809 331	11 503 644	2 101 617
	b. Hamburg-Bergedorfer	18 714	278 164	474 884	301 773	—	1 073 535	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	361 291	2 661 144	4 116 557	3 022 756	1 003 442	11 165 190	1 314 578
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	66 434	1 483 849	3 385 745	3 796 712	284 944	9 017 684	1 050 865
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	9280	324 967	777 510	1 111 996	255 311	2 479 064	341 168
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	902	39 471	127 590	144 635	20 530	333 128	40 074
	d. Vorpommersche	27 565	553 304	1 403 480	1 714 273	268 232	3 966 854	519 400
29	Braunschweigische	335 377	2 499 412	3 389 704	4931	644 269	6 873 693	1 835 073
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	34 156	806 878	3 027 981	2 126 464	388 465	6 383 944	496 402
31	Frankfurt-Hanauer	46 901	474 287	1 234 108	—	11 715	1 767 011	131 024
32	Glückstadt-Elmshorner	1339	58 291	368 633	—	8147	436 410	37 430
33	Hessische Ludwigs-E.	371 349	2 776 803	5 531 310	—	375 219	9 054 681	677 999
34	Homburger	106 433	436 095	791 387	—	14 359	1 348 274	64 780
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	689 935	4 435 567	4 513 179	8 749 365	1 412 484	19 800 530	3 181 169
37	Leipzig-Dresdener	204 805	2 346 433	9 004 360	—	959 285	12 514 883	292 744
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5130	170 392	581 359	—	—	756 881	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	27 402	486 074	1 490 745	—	nicht notirt	2 004 221	nicht notirt

Güter=Verkehr.

Verhältnisse.

183 a.	183 b.	183 c.	183 d.	183 e.	184	185 a.	185 b.	185 c.	
Sämmtliche		Sämmtliche				Außerdem haben zurückgelegt			
Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 rc.)	
haben zurückgelegt		haben zurückgelegt							
Meilen		Meilen.		Meilen	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
7 815 429	—	82 765 844	295 407 720	in Kol. 183d	385 988 993	26 281 187	48 103	13 456 949	1
—	—	—	—	—	839 640 464	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	2
165 495	—	3 293 555	5 281 990	135 795	8 876 835	622 583	49 554	1 695 482	3
—	—	—	—	—	42 348 997	—	—	—	4
224 347	4433	724 179	12 488 327	2 772 202	16 213 488	320 790	601 400	1 830 190	5
922 999	7237	6 051 920	24 293 203	in Kol. 183d	31 275 359	2 489 870	8391	401 523	6
10 054 899	—	77 520 025	477 087 946	264 973 897	829 636 767	35 794 283	306 686	17 231 942	7
2 745 434	921*	15 255 383	98 453 941	25 362 506	141 818 185	1 594 908	1 218 490	1 707 772	8
457 529	—	5 978 293	88 345 147	13 969 899	108 730 868	1 953 301	6517	401 029	9
4 597 965	113 679	56 416 573	361 989 238	605 081 357	1 028 198 812*	38 207 143	6 198 842	8 974 019	10
9 203 970	—	61 761 681	387 727 315	6 564 614	465 257 580	42 796 344*	311 517*	42 073 406	11
342 174	—	2 109 521	87 209 624	143 324 392	232 985 711	6 456 025	36 640	1 242 065	12
2 497 512	50 226	17 044 040	184 137 860	168 783 530	372 513 168	8 331 371	1 685 160	3 464 598	13
9 180 856	—	72 330 743	782 199 917	in Kol. 183d	863 711 516	11 416 645	nicht notirt	nicht notirt	14
—	—	—	—	—	387 747 795	—	3192	101 926	15
6 065 793	800 260	27 865 424	499 740 742	523 060 972	1 057 533 191	27 758 621	13 014*	7 546 819	16a
1 443 974	57 452	10 992 694	146 051 817	in Kol. 183d	158 545 937	595 670	13 522*	571 182	- b
717 182	—	10 958 811	247 011 213	602 588 457	861 275 663	40 083 993*	46 600	4 073 154	17a
523 077	—	6 036 995	118 661 990	88 191 694	213 413 756	15 918 509*	71 310	1 873 421	- b
467 600	—	5 208 872	104 484 510	23 271 152	135 432 134	3 757 481*	29 552	2 331 714	- c
745 074	1440*	3 283 056	71 337 017	34 614 215	109 980 802	4 262 726	21 465	2 402 699	18
156 539	—	2 161 802	59 400 537	66 080 235	127 799 113	6 539 383	6085	851 729	19
117 301	—	1 142 920	9 957 842	in Kolonne 183d	11 218 063	—	nicht notirt	nicht notirt	20a
23 196	—	119 683	791 866		934 745	—			- b
204 961	—	2 090 691	19 495 425		21 791 077	10 100			21a
78 254	—	995 559	13 220 724		14 294 537	—			- b
1 584 420*	—	20 139 969*	37 526 748	in Kol. 183d	59 251 137	2 264 393	76 882	5 128 611	22
—	—	—	—	—	573 296 500	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	23
4 816 998	262 170	40 848 988	124 221 947	49 774 675	219 924 778	6 490 826	4 014 408	5 646 270	24
943 499	98 724	7 280 094	66 659 906	16 542 740	91 533 972	491 606	8188	444 702	25
5 790 785	—	144 661 423	146 356 771	2 120 842	298 929 821	7 568 342	12 232*	17 707 667	26a
447 189	—	19 463 712	in Kol. 183c	in Kol. 183c	19 910 901	—	—	—	- b
4 495 922	—	111 908 998	50 364 798	11 333 705	178 103 423	—	56 773	7 209 614	27
1 450 502	181 653	10 191 201	101 553 060	1 597 087	114 973 503	2 543 731	86 286	8 135 448	28a
221 386	66 849	1 824 662	22 351 164	865 416	25 329 477	1 008 247	18 728	2 374 095	- b
19 276	5453	142 014	1 036 043	5620	1 208 406	3 208 941	3142	243 999	- c
587 231	74 218	2 331 985	18 285 983	1 960 822	23 240 239	1 448 993	55 436	2 698 883	- d
3 777 621	—	39 879 470	306 376 481	in Kol. 183d	350 033 572	17 679 563	1 492 848	5 273 779	29
379 219	—	3 491 327	53 019 073	93 226 487	150 116 106	5 149 498	6909	823 252	30
452 336	75 696	2 697 640	20 123 183	in K. 183d	23 348 855	—	3320	1 393 524	31
57 991	—	530 188	3 620 140		4 208 319	207 772	1232	182 842	32
2 855 506	—	10 957 593	170 713 360		184 526 459	—	nicht notirt	nicht notirt	33
27 184	7591	253 090	in Kol. 183e	711 743	999 608	60 717	501	11 008	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
7 128 908	251 276	38 896 731	474 129 128	739 550 352	1 259 956 395	58 734 000	77 716*	9 487 203	36
3 139 875	1 097 784	23 731 141	144 978 046	51 181 163	224 127 959	2 074 027*	85 089	5 173 313	37
—	—	—	—	59 630	59 630	3150	—	4500	38
405 064	—	8 132 680	21 127 758	in Kol. 183d	29 665 502	—	nicht notirt	nicht notirt	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	180 a. Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt (Meilen)	180 b. II. Klasse	180 c. III. Klasse	180 d. IV. Klasse	180 e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt (Meilen)	181 (Fortſ.) II. Personen- und B. Durchschnitts- Zusammen (Personenmeilen)	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt (Centnermeilen)
II. Privatbahnen. (Fortſ.)							
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	69 679	1 213 283	3 461 695	1 232 076	384 780	6 361 513	832 651
b. Halle-Kasseler	12 656	313 502	1 180 881	1 772 486	169 261	3 448 786	33 783
41 a. Magdeburg-Halberstädter	92 724	1 118 751	2 536 992	1 622 418	394 726	5 765 611	707 249
b. Magdeb.-Wittenbergesche	12 990	275 293	739 453	752 674	153 526	1 933 936	251 138
42 Mecklenburgische	41 777	701 553	1 048 757	845 426	154 310	2 791 823	588 072
43 Neisse-Brieger	7060	89 791	235 529	352 633	116 630	801 643	62 311
44 Niederschlesische Zweigbahn	7593	110 462	267 522	531 515	94 403	1 011 495	107 988
45 Ostpreußische Südbahn	9816	234 779	881 590	1 013 046	203 725	2 342 956	183 512
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	41 137	1 235 222	4 018 217	—	nicht notirt	5 294 576	337 085
b. Pfälzische Maximiliansb.	12 515	255 356	1 005 723	—	nicht notirt	1 273 594	89 177
c. Neustadt-Dürkheimer	1422	67 709	282 729	—	nicht notirt	351 860	10 306
d. Pfälzische Nordbahnen	188	21 797	208 995	—	nicht notirt	230 980	3805
47 Rechte Oder-Ufer-E.	31 622	237 176	786 543	1 078 130	73 650	2 207 121	111 623
48 Rheinische	2 672 905	6 552 094	10 066 329	428 707	652 932	20 372 967	2 719 089
49 Schleswigsche	20 350	363 222	1 898 837	—	55 825	2 338 234	nicht notirt
50 Taunus-E.	160 072	1 122 650	1 759 682	—	in Kol. 180a—c	3 042 404	236 277
51 a. Thüringische	240 716	3 323 126	6 130 081	—	543 464	10 237 387	2 005 372
b. Werra-E.	19 230	448 454	1 324 136	—	167 463	1 959 283	334 836
52 Tilsit-Insterburger	2097	56 431	122 361	273 266	38 561	492 716	53 648
B. Oesterreichische Bahnen.							
53 Ungarische Nordbahn	34 733	272 188	676 333	336 940	105 083	1 425 277	112 366
54 Aussig-Teplitzer	10 161	76 796	349 888	—	6333	443 178	nicht notirt
55 Böhmische Nordbahn	4028	103 782	640 094	584 605	2637	1 335 146	80 764
56 Böhmische Westbahn	66 372	587 426	1 798 215	—	193 819	2 645 832	433 813
57 Brünn-Rossitzer	594	22 480	116 176	—	8768	148 018	6343
58 Buschtěhrader {a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn}	2755	49 835	311 190	242 532	in Kol. 180d	606 312	34 001
59 Fünfkirchen-Barcs'er	4628	81 460	155 125	165 641	77 768	484 622	44 406
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	109 682	1 094 002	3 292 950	—	1 041 710	5 538 344	696 686
61 Graz-Köflacher	1206	25 874	325 662	—	7255	359 997	9213
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	813 140	5 108 159	12 560 580	—	4 751 114	23 232 993	4 991 776
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	9894	101 219	406 578	859 024	83 471	1 460 186	141 475
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	759 385	3 470 523	3 837 104	—	4 765 102	12 832 114	3 132 400
b. Pferdebahn	—	26 421	121 504	—	58 813	206 768	29 408
65 Kaschau-Oderberger	832	18 640	70 860	13 908	1588	105 828	5584
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	10 765	165 217	1 152 255	526 542	55 466	1 910 245	106 156
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	in Kol. 180c	in Kol. 180c	2 253 082	—	165 417	2 418 499	209 841
68 Mohacs-Fünfkirchener	4559	94 521	164 768	121 151	59 175	444 174	42 874
69 a. Oesterreichische nördliche	421 891	3 302 883	9 176 550	—	1 630 222	14 531 546	3 182 449
b. Oesterreichische südöstliche	924 115	4 914 045	7 902 373	—	3 034 237	16 774 770	3 248 680
c. Wien-Neu-Szönyer	31 690	413 475	1 174 224	—	262 429	1 881 818	169 659
70 I. Siebenbürger	27 063	284 984	544 605	420 320	521 716	1 798 688	256 949
71 Südbahn und Tiroler	1 918 133	7 586 378	22 237 902	—	5 111 582	36 853 995	nicht notirt
72 Süd-Norddeutsche	14 924	224 568	1 001 823	1 298 921	149 298	2 689 534	235 710
73 Theiß-Bahn	175 068	1 747 613	4 116 575	529 058	1 243 383	7 811 697	1 209 414
74 Turnau-Kralup-Prager	12 827	119 985	524 690	497 902	33 351	1 188 755	100 712
C. Fremdländische Bahnen.							
75 Niederländische Staats-E.	486 400	2 312 936	8 292 625	—	in Kol. 180a—c	11 091 961	616 653
76 Grand Central Belge	490 086	1 077 433	4 400 087	—	3 236 371	9 203 977*	nicht notirt
77 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	726 890	1 542 398	2 829 973	—	3 371 706	8 470 967	833 970
79 a. Warschau-Wiener	217 792	1 406 923	3 355 149	3 349 488	693 493	9 022 845	nicht notirt
b. Warschau-Bromberger	56 316	372 326	706 456	866 542	150 463	2 152 103	nicht notirt

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

183 a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt (Meilen)	183 b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt (Meilen)	183 c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) haben zurückgelegt (Meilen)	183 d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt (Meilen)	183 e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt (Meilen)	184 Zusammen (Centnermeilen)	185 Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter (Centnermeilen)	185 b. Fahrzeuge (Kol. 177)	185 c. Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
3 290 438	156 991	25 002 318	116 679 600	41 030 813	186 160 160	—	16 962	6 676 694	40a
674 802	68 697	5 532 356	37 283 667	21 468 482	65 028 004	—	8 552	322 818	- b
2 660 342	—	in Kol. 183d	96 183 336	39 834 296	138 677 974	—	21 816	4 149 502	41a
1 563 336	—	„ „ 183d	44 853 555	3 524 925	49 941 816	—	4 743	4 253 945	- b
581 731	—	8 374 082	16 099 841	in Kol. 183d	25 055 654	759 991	—	2 285 618	42
58 337	—	423 819	5 315 682	6 709 328	12 507 166	252 653	17 224	97 298	43
310 901	7 320	1 802 780	16 857 335	2 281 295	21 259 631	295 177	14 494	612 812	44
129 782	40 542	2 249 423	25 347 649	1 166 162	28 933 558	1 775 320	10 840	1 320 184	45
1 222 455	—	4 396 017	100 719 372	143 459 029	249 796 873	—			46a
274 102	—	980 785	20 745 152	44 959 022	66 959 061	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
17 809	—	24 962	1 045 729	582 773	1 671 273	—			- c
9 813	—	20 210	1 257 006	534 765	1 821 794	—			- d
143 158	41 850	940 695	42 156 493	24 901 206	68 183 402	1 578 598	528	888 477	47
5 910 666	1 645 772	31 499 644	329 575 666	240 451 604	609 083 352	26 352 312	998 143	4 206 130	48
462 653*	—	6 571 434*	11 938 315	515 006	19 487 408	—	nicht notirt	5 585 842	49
256 366	—	2 629 272	11 020 548	in Kol. 183d	13 906 186	—	1 298	121 013	50
4 653 752	212 533	34 208 496	172 602 824	37 906 505	249 584 110	4 963 699	1 366 107	3 676 858	51a
912 814	—	8 360 534	49 883 584	in Kol. 183d	59 156 932	—	i. K. 183a—e	1 247 330	- b
35 144	10 285	254 305	2 620 466	235 571	3 155 771	318 321	2 242	410 787	52
77 710	—	30 952 095	2 953 401	75 881 612	109 864 818	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	53
—	—	—	—	—	40 967 578	in Kol. 184	in Kol. 184	in Kol. 184	54
114 662	—	8 692 218	in Kol. 183e	13 322 400	22 129 280	nicht notirt	10 003	172 435	55
381 481	—	87 369 048	„ „ 183e	65 456 774	153 207 303	5 124 549	in Kol. 183e	in Kol. 183e	56
—	—	142 123	1 656 889	8 629 356	10 428 368	2 259 116	425	1 973	57
9 257	—	1 519 411	2 148 133	56 357 813	60 034 614	810 483	in Kol. 183d	in Kol. 183d	58
102 971	—	in Kol. 183d	15 731 007	2 150 678	17 984 656	658 103	in Kol. 183d	in Kol. 183d	59
680 515	—	30 808 199	190 722 206	9 022 194	231 233 114	nicht notirt	„ „ 183d	„ „ 183d	60
10 087	—	1 236 425	2 981 072	23 158 786	27 386 370	972 640	„ „ 183e	„ „ 183e	61
6 664 144	—	130 687 232	697 175 960	630 187 114	1 464 714 450	64 976 489	„ „ 183a u. d	„ „ 183a u. d	62
55 582	—	3 478 335	11 627 529	2 830 210	17 991 686	1 763 183	„ „ 183e	„ „ 183e	63
6 480 614	—	29 080 412	483 350 835	25 211 457	544 123 318	35 869 242	6 475 072	28 456 435	64a
17 086		4 255 969	8 921 642	2 345	13 197 042	2 185 719	11 646	1	- b
848	91	2 073 266	in Kol. 183e	6 220 852	8 295 057	411 084	42	3 763	65
91 582	—	5 283 560	16 387 888	1 426 793	23 189 823	903 530	27 153	124 438	66
157 676	—	67 583 333	in Kol. 183e	in Kol. 183e	67 741 009	1 256 060	in Kol. 183e	in Kol. 183e	67
43 257	—		7 790 716	42 029 372	49 863 345	658 634	9 994	89 632	68
4 462 818	—	in Kol. 183d	584 190 378	136 529 401	725 182 597	66 685 928	in Kol. 183e	33 694 972	69a
3 920 757	—		934 090 879	62 416 306	1 000 127 942	127 975 564	„ „ 183e	101 423 755	- b
926 249	—		87 797 276	2 797 204	91 520 729	6 264 001	„ „ 183e	4 659 486	- c
143 241	—	9 386 848	34 943 016	29 074	44 502 179	10 984 807	117 267	2 263 496	70
15 451 125	—	76 859 016	1 799 803 506	in Kol. 183d	1 892 113 647	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	71
412 303	—	in Kol. 183d	83 292 510	„ „ 183d	83 704 813	8 003 968	in Kol. 183d	in Kol. 183d	72
925 000	—	49 283 491	206 076 148	4 395 300	260 679 939	14 784 034	1 124 340	17 728 375	73
122 679	—	28 489 476	in Kol. 183e	in Kol. 183e	28 612 155	716 930	in Kol. 183e	in Kol. 183e	74
2 317 846	—	in Kol. 183d	96 306 559	in Kol. 183d	98 624 405	—	nicht notirt	nicht notirt	75
—	—	—	—	—	nicht notirt	—	nicht notirt	nicht notirt	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	77
3 859 470	—	7 513 532	44 871 325	75 171 842	131 416 169	38 154 112	179 730	6 184 082	78
606 988	—	8 175 077	96 688 619	195 069 665	300 540 349	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	79a
193 702	—	3 021 244	30 863 730	11 951 920	46 030 596	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	- b

(Fortſ.) **II. Perſonen= und** (Fortſ.) B. **Durchſchnitts-**

A. Deutſche Eiſenbahnen.

	186					187	188						189
	Durchſchnittlich haben durchfahren:												
	a. jede Perſon in der I. Klaſſe	b. jede Perſon in der II. Klaſſe	c. jede Perſon in der III. Klaſſe	d. jede Perſon in der IV. Klaſſe	e. jeder Militair ꝛc.	jede Perſon (ohne Unterſchied der Klaſſe)	a. jeder Zoll-Centner Eilgut	b. jeder Zoll-Centner Poſtgut	c. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklaſſe (und sperr. Gut)	d. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klaſſe (excl. Kohlen)	e. jeder Zoll-Centner Kohlen und Coaks	f. jeder Zoll-Centner Betriebsdienſt- und Baugut	jeder Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt
	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.
I. Staatsbahnen.													
1 Badiſche	9,85	5,89	2,62	—	9,40	3,18	12,75	—	11,95	10,57	i. K. 188d	14,81	11,08
2 Bayeriſche	17,95	8,98	3,17	—	8,91	4,30	—	—	—	—	—	—	16,0
3 Friedrich-Franz-E.	6,43	6,0	4,98	4,54	8,07	5,20	7,86	—	8,85	5,98	2,72	8,58	6,70
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	3,78	—	—	—	—	—	—	7,50
5 Oldenburgiſche	6,04	4,82	3,40	—	5,99	3,87	6,39	4,79	5,71	6,41	7,26	3,0	6,59
6 Bebra-Hanauer	15,12	11,01	4,41	4,40	9,97	5,92	13,07	7,03	14,78	10,98	i. K. 188d	6,26	11,61
7 Hannoverſche	13,16	9,40	5,64	4,29	8,19	6,11	14,38	—	16,07	13,93	12,15	2,74	13,41
8 Main-Weſer-B.	15,66	12,14	4,97	4,80	9,18	6,41	16,28	14,55*	17,15	11,49	7,23	2,99	10,61
9 Naſſauiſche	4,64	3,60	2,49	—	4,36	2,85	6,88	—	7,19	7,45	5,74	4,61	7,16
10 Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	24,40	14,52	7,31	5,22	10,72	6,98	18,27	14,92	22,78	19,38	32,04	18,18	25,50
11 Preuß. Oſtbahn	46,18	18,35	7,73	8,99	14,94	10,43	34,85	—	35,06	21,75	8,22	24,90	22,53
12 Saarbrücker	4,31	3,04	2,15	2,26	5,01	2,26	4,01	—	5,35	5,73	2,62	4,18	3,50
13 Weſtfäliſche	6,59	6,53	4,11	4,58	8,18	4,72	11,40	6,50	13,00	10,00	10,77	4,78	10,45
14 Sächſiſche Staats-E.	9,88	5,74	3,56	1,18	6,20	3,97	10,91	—	11,36	8,42	i. K. 188d	1,92	8,63
15 Württembergiſche	5,26	4,18	2,43	—	—	2,93	—	—	—	—	—	—	11,80
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung.													
16 a. Bergiſch-Märkiſche	3,95	3,15	2,70	2,97	3,99	2,69	8,44	3,92	9,98	7,87	5,84	3,43	6,38
b. Heſſiſche Nordbahn	6,08	6,14	4,88	—	6,68	4,90	9,27	6,64	9,28	12,33	i. K. 188d	5,82	11,99
17 a. Oberſchleſiſche	10,80	7,27	5,04	4,42	8,30	5,21	11,70	—	14,70	10,49	14,51	15,60	13,05
b. Breslau-Poſen-Glogauer	9,01	9,17	6,63	5,64	10,22	6,97	11,40	—	14,74	14,25	17,97	22,0	15,63
c. Stargard-Poſener	9,11	8,92	6,79	6,78	9,69	7,38	11,70	—	11,74	14,48	13,31	11,67	14,10
18 Rhein-Nahe-E.	4,27	4,38	2,79	2,76	8,61	3,30	8,90	1*	10,40	9,99	12,48	4,53	10,17
19 Wilhelms-Bahn	5,87	4,78	3,61	3,14	4,52	3,45	7,51	—	6,56	7,30	8,49	3,00	7,80
20 a. Gößnitz-Geraer	3,75	2,97	2,33	—	3,72	2,44	3,83	—	4,20	3,99	in Kol. 188d	—	4,01
b. Greiz-Brunner	1,59	1,50	1,38	—	1,48	1,41	1,58	—	1,58	1,48		—	1,48
21 a. Löbau-Zittauer	3,79	3,27	2,50	—	3,74	2,65	3,81	—	4,22	4,13		0,83	4,11
b. Zittau-Reichenberger	3,44	2,59	2,12	—	2,85	2,18	3,38	—	3,40	3,88		—	3,39
b) in Privatverwaltung.													
22 Altona-Kieler	9,09	4,02	3,15	—	10,22	3,38	8,76*	—	9,79*	7,76	i. K. 188d	5,80	8,23
23 Bayeriſche Oſtbahnen	27,08	13,86	4,34	—	11,40	5,72	—	—	—	—	—	—	24,05
24 Berlin-Anhaltiſche	18,25	12,55	6,31	7,10	9,15	7,88	17,58	12,69	18,05	13,52	7,71	7,73	12,08
25 Berlin-Görlitzer	12,71	11,07	6,91	6,79	8,54	6,96	12,21	14,20	17,69	18,77	11,76	13,76	16,76
26 a. Berlin-Hamburger	15,20	9,84	4,80	7,09	18,01	6,98	18,75	—	22,75	19,89	5,16	12,96	20,71
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,09	—	—	—	—	—	—	2,08
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8,55	9,06	5,46	5,83	14,16	6,24	14,82	—	16,62	16,71	6,99	—	15,70
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	10,30	9,47	6,66	6,32	6,85	6,87	11,11	9,09	11,90	8,17	6,18	1,89	8,40
b. Starg.-Cösl.-Clb.	11,39	9,07	7,04	5,70	11,90	6,84	11,96	10,63	13,54	8,95	7,16	2,26	9,53
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	5,63	5,88	4,83	4,04	5,79	4,55	6,08	8,76	7,64	8,34	8,20	1,28	6,49
d. Vorpommerſche	9,97	8,50	6,20	5,09	11,11	6,06	12,89	8,39	12,21	7,62	9,92	2,68	8,18
29 Braunſchweigiſche	4,82	5,04	4,76	0,30	9,80	5,04	10,63	—	11,06	9,52	i. K. 188d	2,93	9,68
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	7,58	6,78	4,96	5,29	6,85	5,35	7,99	—	7,42	6,64	7,56	5,82	7,15
31 Frankfurt-Hanauer	3,37	2,47	2,69	—	2,25	2,84	4,0	2,64	3,76	4,08	i. K. 188d	—	4,08
32 Glückſtadt-Elmshorner	4,11	3,05	2,61	—	3,80	2,68	2,98	—	3,57	3,28	= = 188d	1,95	3,30
33 Heſſiſche Ludwigs-E.	7,33	5,05	3,05	—	5,08	3,57	7,57	—	8,08	8,49	= = 188d	—	8,44
34 Homburger	2,81	2,25	1,95	—	2,84	2,06	1,99	2,41	2,83	2,28	2,88	2,41	2,80
35 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	13,84	7,81	4,16	3,31	11,24	4,43	14,85	9,93	16,87	8,84	9,17	7,62	9,11
37 Leipzig-Dresdener	8,28	6,34	5,98	—	9,75	6,17	9,12	9,40	8,51	9,07	6,88	—	8,82
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,80	0,75	0,80	—	—	0,79	—	—	—	—	0,50	0,50	0,50
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	5,80	5,06	4,01	—	—	4,24	6,02	—	6,94	6,93	i. K. 188d	—	6,92

Güter=Verkehr.

Verhältnisse.

190 a.	190 b.	191 a.	191 b.	192 a. I.	192 b. II.	192 c. III.	192 d. IV.	192 e.	193	194 a.	194 b.	194 c.	194 d.	194 e.	195	
Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Uebersichtliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. für jede Person in der II. Klasse	c. für jede Person in der III. Klasse	d. für jede Person in der IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. für jeden Zoll-Centner Eilgut	b. für jeden Zoll-Centner Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. für jeden Zoll-Centner Kohlen und Cooks	für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt	
Personenmeilen.	Centnermeilen.	b. eins. Bahn ger. einand.		Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Pfge.	
234 471	3 417 949	23,4	342	6,62	3,90	2,18	—	1,77	2,74	9,80	—	i. K. 194d	2,74	i. K. 194d	2,87	1
145 705	3 675 380	14,6	368	6,58	4,01	2,80	—	1,50	3,88	—	—	—	—	—	3,40	2
70 075	574 912	7,0	57	—	—	—	—	—	3,88	10,13	—	—	—	—	3,71	3
428 952	3 641 358	42,9	364	—	—	—	—	—	2,88	—	—	—	—	—	3,52	4
119 030	963 368	11,9	96	5,87	3,88	2,82	—	1,12	2,44	11,48	11,75	5,92	2,51	1,18	2,57	5
139 827	1 628 925	14,0	163	6,04	4,87	2,59	1,58	1,18	3,14	10,47	10,21	5,45	2,80	i. K. 194d	3,62	6
266 638	7 668 330	26,7	767	6,21	4,12	2,61	1,47	1,25	2,61	9,01	—	3,97	2,18	1,15	2,12	7
260 717	5 365 803	26,1	537	6,54	4,40	2,41	1,81	1,17	2,88	9,42	11,01*	4,75	2,51	1,32	2,66	8
163 681	4 336 159	16,4	434	5,38	3,22	2,14	—	1,06	2,59	10,81	—	4,22	1,65	1,47	1,81	9
283 754	14 231 125	28,4	1423	6,27	4,28	2,48	1,50	1,25	2,82	11,29	10,82	4,87	2,24	1,02	1,76	10
238 904	3 820 476	23,9	382	6,45	4,76	2,70	1,58	1,14	2,77	9,71	—	5,48	2,28	1,56	2,91	11
188 879	11 917 428	18,9	1192	6,12	3,84	2,55	1,46	1,18	2,28	12,02	—	5,74	2,08	2,19	2,12	12
128 257	7 183 054	12,8	718	6,40	4,70	2,80	1,51	1,00	2,51	10,0	12,0	5,0	2,30	1,80	2,10	13
237 983	8 036 769	23,8	804	6,04	3,62	2,40	1,84	1,02	2,72	12,14	—	5,82	2,40	i. K. 194d	2,80	14
185 347	3 958 630	18,5	396	5,60	3,67	2,38	—	2,52	2,97	—	—	—	—	—	2,75	15
306 862*	12 735 226	30,7	1274	5,32	3,88	2,87	1,76	1,24	2,42	10,77	9,25	5,10	2,22	1,95	2,19	16a
126 752	7 999 290	12,7	800	6,65	4,82	2,83	—	1,28	3,89	10,52	12,04	5,21	1,78	i. K. 194d	2,08	- b
247 792*	25 481 528	24,8	2548	6,17	4,48	2,60	1,58	1,08	2,58	13,0	—	6,42	2,81	1,42	1,61	17a
168 562	7 676 754	16,9	768	6,0	4,24	2,48	1,50	1,16	2,41	11,14	—	5,40	2,22	1,17	1,97	- b
120 198	5 992 572	12,0	599	6,02	4,46	2,78	1,57	1,17	2,54	11,00	—	5,48	2,28	1,03	2,28	- c
182 431	6 873 800	18,2	687	6,88	4,06	2,61	1,37	1,20	2,60	10,74	10,01*	5,09	1,90	1,40	1,80	18
72 645	5 203 547	7,3	520	6,40	5,04	3,22	1,58	1,58	2,48	11,68	—	6,13	2,58	2,08	2,28	19
116 534	2 428 152	11,7	243	6,12	3,81	2,28	—	0,94	2,41	12,48	—	7,88	3,02		3,55	20a
61 113	599 196	6,1	60	6,97	4,0	2,28	—	1,35	3,18	25,18	—	12,58	5,21	in Kol. 194d	6,72	- b
158 437	4 831 724	15,8	483	4,65	3,50	2,50	—	1,04	2,62	13,52	—	5,81	2,04		2,52	21a
127 273	4 026 630	12,7	403	7,80	3,05	2,47	—	1,18	2,68	15,08	—	7,65	2,68		3,02	- b
198 813	1 806 437	19,9	181	6,03	4,08	2,66	—	1,51	2,99	10,68*	—	4,80*	2,22	i. K. 194d	3,27	22
160 808	7 042 955	16,1	704	5,14	3,89	2,13	—	1,14	2,49	—	—	—	—	—	2,11	23
233 161	4 475 200	23,3	448	6,68	4,67	2,82	1,59	1,96	3,40	11,87	13,49	5,48	2,86	1,70	3,22	24
131 541	3 316 448	13,2	332	5,78	3,86	2,06	1,38	1,16	2,27	12,30	9,22	5,22	2,20	1,19	2,30	25
289 618	7 525 927	29,0	753	6,80	4,56	3,85	1,80	1,91	2,96	9,61	—	3,41	2,42	1,41	3,08	26a
513 633	9 526 747	51,4	953	—	—	—	—	—	2,78	—	—	—	—	—	2,58	- b
571 402	9 114 812	57,1	911	6,75	4,84	2,84	1,88	1,92	2,67	9,60	—	4,10	2,22	1,52	3,17	27
303 626	3 871 162	30,4	387	6,97	4,88	2,57	1,88	1,76	2,58	11,80	13,03	5,88	3,05	1,82	3,48	28a
108 256	1 106 091	10,8	111	6,65	4,74	2,87	1,70	1,70	2,48	12,55	13,01	6,44	2,84	3,70	3,12	- b
37 430	135 776	3,7	14	6,63	4,68	2,85	1,71	1,70	2,31	14,55	12,00	7,82	3,44	1,25	3,88	- c
126 333	740 135	12,6	74	6,17	4,25	2,38	1,56	1,54	2,83	9,24	13,01	5,78	3,02	1,45	3,21	- d
180 507	9 192 058	18,1	919	i. K. 192c	i. K. 192c	3,61	i. K. 192c	1,88	3,50	9,87	—	i. K. 194d	2,21	i. K. 194d	2,30	29
278 835	6 556 721	27,8	656	5,64	3,88	2,26	1,42	1,44	2,08	12,51	—	6,54	2,52	2,05	2,35	30
323 628	4 276 347	32,4	428	7,22	5,05	2,02	—	3,08	2,98	9,12	17,12	6,41	3,12	i. K. 194d	3,70	31
96 980	935 182	9,7	94	6,20	4,14	2,72	—	1,52	2,86	13,86	—	6,41	2,48	" " 194d	3,14	32
319 277	6 506 574	31,8	651	6,08	3,82	1,85	—	1,72	2,50	9,46	—	5,16	2,15	" " 194d	2,50	33
559 449	414 775	55,9	41	7,0	4,08	2,25	—	1,75	3,17	19,20	5,60	7,80	3,80	3,20	5,0	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
280 159	17 827 217	28,0	1783	6,78	4,22	2,78	1,57	1,58	2,68	9,80	12,0	4,68	2,12	1,51	1,91	36
416 746	7 532 534*	41,7	753	5,25	4,03	2,47	—	1,50	2,80	10,0	4,70	4,50	2,44	1,30	2,88	37
946 101	74 537	94,6	7	3,43*	2,51*	1,71*	—	—	1,80*	—	—	—	—	5,14*	5,14*	38
135 879	2 011 220	13,6	201	5,57	4,07	2,62	—	—	3,08	11,88	—	6,26	2,57	i. K. 194d	4,05	39

(Fortſ.) **II. Perſonen= und**

(Fortſ.) B. **Durchſchnitts-**

A. Deutſche Eiſenbahnen.

	186					187	188						189
	Durchſchnittlich haben durchfahren:												
	a. jede Perſon in der I. Klaſſe	b. II. Klaſſe	c. III. Klaſſe	d. IV. Klaſſe	e. jeder Militair ꝛc.	jede Perſon (ohne Unterſchied der Klaſſe)	a. jeder Zoll-Centner Eilgut	b. Poſtgut	c. Frachtgut d. Normal-klaſſe (und ſperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßig-ten Klaſſe (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	f. Betriebs-dienſt- und Baugut	jeder Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	10,45	7,32	4,30	3,09	7,63	4,61	10,04	8,88	10,88	7,60	3,31	—	6,27
b. Halle-Kaſſeler	8,62	6,58	4,95	4,35	6,79	4,40	6,55	7,98	10,26	9,55	6,19	—	8,14
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	5,25	4,76	3,77	2,68	4,74	3,57	5,84	—	i. K. 188d	5,14	4,34	—	4,85
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	11,0	8,58	5,48	4,52	8,60	5,48	10,30	—	„ „ 188d	11,13	2,10	—	8,53
42 Mecklenburgiſche	7,27	6,55	5,70	5,04	7,46	5,76	8,45	—	9,54	6,96	i. K. 188d	4,70	7,69
43 Neiſſe-Brieger	4,70	4,86	4,43	3,20	4,91	3,87	5,71	—	5,87	5,16	5,15	6,01	5,19
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn	6,61	5,73	4,53	4,27	6,69	4,64	7,16	6,45	6,40	6,84	3,81	5,33	6,15
45 Oſtpreußiſche Südbahn	7,04	6,03	4,66	4,53	7,86	4,86	9,16	8,36	9,88	8,66	8,82	6,11	8,74
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn	4,95	3,48	2,62	—	—	2,79	5,81	—	6,64	6,38	9,06	—	7,69
b. Pfälziſche Maximiliansb.	5,11	2,96	2,22	—	—	2,36	4,83	—	5,47	5,12	5,99	—	5,24
c. Neuſtadt-Dürkheimer	1,78	1,71	1,72	—	—	1,70	1,04	—	1,28	1,42	1,98	—	1,58
d. Pfälziſche Nordbahnen	4,47	1,93	1,65	—	—	1,67	2,09	—	1,95	1,84	3,05	—	1,85
47 Rechte Oder-Ufer-E.	6,40	5,51	4,90	4,29	5,20	4,66	11,0	8,81	10,39	10,07	8,96	9,59	9,66
48 Rheiniſche	7,11	4,48	3,13	2,36	6,51	3,82	11,06	8,43	12,30	11,57	7,94	9,16	9,80
49 Schleswigſche	10,11	7,34	4,68	—	8,55	5,03	10,05*	—	10,38*	9,04	8,88	—	9,44
50 Taunus-E.	3,61	2,66	1,98	—	—	2,25	3,74	—	4,60	3,13	i. K. 188d	—	3,89
51 a. Thüringiſche	16,32	7,98	4,20	—	8,42	5,23	12,45	7,84	13,48	12,73	8,37	12,59	11,87
b. Werra-E.	8,70	5,52	3,56	—	9,02	4,13	10,49	—	12,55	11,74	i. K. 188d	—	11,82
52 Tilſit-Inſterburger	6,33	6,40	5,75	4,67	6,53	5,19	6,75	6,56	6,43	5,38	6,61	3,43	5,93
B. Oeſterreichiſche Bahnen.													
53 Ungariſche Staats-E.	8,79	8,02	8,80	9,60	15,07	9,19	9,30	—	9,30	11,0	16,0	—	13,27
54 Auſſig-Teplitzer	3,23	2,80	2,82	—	2,86	2,83	—	—	—	—	—	—	2,01
55 Böhmiſche Nordbahn	4,05	3,50	3,08	2,96	3,70	3,06	6,42	—	5,71	i. K. 188c	6,35	—	6,04
56 Böhmiſche Weſtbahn	13,60	13,66	6,38	—	12,31	7,86	16,50	—	12,73	„ „ 188c	9,34	7,02	11,15
57 Brünn-Roſſitzer	2,36	2,57	2,47	—	2,36	2,49	—	—	2,63	2,63	3,23	0,71	3,11
58 Buſchtěh-rader {a. Lokomotivbahn / b. Pferdebahn}	4,25	3,33	3,46	3,12	i. K. 188d	3,20	4,76	—	2,61	2,56	3,09	2,97	3,83
59 Fünfkirchen-Barcs'er	3,28	2,83	3,21	3,13	4,06	3,22	6,36	—	i. K. 188d	6,58	8,07	0,89	6,74
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	20,19	16,16	9,89	—	35,35	12,72	22,47	—	38,85	28,13	32,49	—	29,32
61 Graz-Köflacher	4,51	3,60	2,75	—	2,06	2,79	4,43	—	3,54	4,67	4,61	2,36	4,56
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	13,91	12,94	9,24	—	8,72	9,86	19,62	—	22,02	16,23	27,08	18,86	20,30
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	9,49	7,83	6,65	5,66	12,98	6,27	9,88	—	11,36	14,02	10,49	13,74	12,75
64 Kaiſerin Eliſabeth {a. Lokomotivbahn	24,65	17,81	6,04	—	4,99	7,07	20,48	—	14,06	27,65	11,73	11,95	24,72
{b. Pferdebahn	—	12,94	5,16	—	7,12	6,13	15,42	—	11,61	15,72	8,06	10,63	14,12
65 Kaſchau-Oderberger	3,29	3,23	3,11	3,94	3,44	3,23	3,39	3,64	3,47	i. K. 188e	1,70	3,42	1,94
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	6,10	4,86	4,40	4,51	7,59	4,53	6,04	—	5,23	7,22	5,41	6,49	6,53
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	—	—	—	11,79	12,68	27,39	—	—	—	—	10,0	20,99
68 Mohacs-Fünfkirchener	6,01	5,69	4,90	4,78	6,07	5,16	6,08	—	in Kol. 188d	5,58	7,52	3,86	6,88
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	19,71	12,28	6,86	—	20,73	8,51	23,72	—		16,54	7,70	7,10	17,31
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	23,34	14,47	9,61	—	17,86	12,23	28,11	—		28,10	18,52	11,01	24,80
c. Wien-Neu-Szönyer	10,05	8,32	5,92	—	13,56	6,96	10,81	—		11,01	5,0	7,97	10,84
70 I. Siebenbürger	11,73	8,20	7,71	8,58	23,46	10,05	18,30	—	—	18,76	16,34	6,98	14,31
71 Südbahn und Tiroler	15,20	7,52	4,90	—	26,10	6,28	27,31	—	21,95	31,54	i. K. 188d	—	30,95
72 Süd-Norddeutſche	7,59	6,97	5,91	4,97	5,76	5,48	12,39	—	9,89	i. K. 188c	„ „ 188c	9,63	9,90
73 Theiß-Bahn	16,62	13,33	10,58	17,38	20,0	12,53	19,65	—	17,79	17,80	17,73	14,30	17,80
74 Turnau-Kralup-Prager	6,47	6,62	5,45	4,03	7,38	4,85	7,40	—	6,33	i. K. 188c	i. K. 188c	5,78	6,34
C. Fremdländiſche Bahnen.													
75 Niederländiſche Staats-E.	5,73	4,95	3,84	—	—	4,09	6,53	—	i. K. 188d	5,57	i. K. 188d	—	5,56
76 Grand Central Belge	6,37	4,08	2,56	—	2,33	2,61	—	—	—	—	—	—	—
77 Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Niederländiſche Rhein-E.	8,46	7,43	5,37	—	4,53	5,41	9,73	—	14,14	10,85	13,46	6,74	12,34
79 a. Warſchau-Wiener	15,34	11,59	9,48	9,12	17,93	10,06	12,90	—	15,56	12,43	39,15	—	22,54
b. Warſchau-Bromberger	9,33	7,38	6,95	6,85	8,60	6,30	12,80	—	13,36	10,35	10,77	—	10,63

190		191		192				193		194					195	

Güter=Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Uebersichtliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
a. beim Personen-	b. beim Güter-	a. Personen-	b. Güter-	a. für jede Person in der I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. für jeden Militair etc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. für jeden Zoll-Centner Eilgut	b. Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 17) überhaupt	
Verkehre		Frequenz														
Personenmeilen.	Centnermeilen.	(eine Bahn geg. einand.)		Sgr.		Sgr.		Sgr.		Pfge.		Pfge.		Pfge.		
328 590	9 615 711	32,9	962	7,03	4,33	2,57	1,99	1,65	2,77	10,37	10,76	5,07	2,90	2,03	3,12	40a
155 002	2 922 606	15,5	292	6,0	4,50	3,0	1,80	1,25	2,270	10,33	10,47	5,61	3,11	1,56	2,80	- b
202 302*	4 669 292*	20,2	467	7,09	4,37	2,78	1,89	1,56	2,77	9,12	—	i. K. 194d	2,92	1,88	3,04	41a
135 429	3 497 326	13,5	350	6,64	4,16	3,09	1,52	1,77	2,53	8,80	—	„ „ 194d	3,15	1,90	3,27	- b
144 879	1 300 241	14,0	130	—	—	—	—	—	2,98	—	—	—	—	—	3,72	42
129 297	2 017 285	12,9	202	5,92	4,39	2,89	1,83	1,26	2,39	12,02	—	6,29	2,98	2,30	2,72	43
106 473	2 237 856	10,6	224	7,06	4,79	3,18	1,82	1,57	2,52	9,95	—	6,66	2,92	1,81	3,27	44
77 943	958 065	7,8	96	6,0	4,33	2,53	1,42	1,08	2,25	8,24	12,76	5,99	2,85	2,05	2,23	45
220 607	10 408 203	22,1	1041	5,82	3,07	1,95	—	—	2,23	8,58	—	4,29	2,17	1,61	1,94	46a
152 344	8 009 457	15,2	801	6,25	3,19	1,97	—	—	2,24	8,26	—	4,22	2,17	1,54	1,22	- b
170 392	809 333	17,0	81	5,08	2,69	1,89	—	—	2,09	21,17	—	14,01	3,94	2,40	3,71	- c
60 466	476 909	6,0	48	5,14	2,98	1,98	—	—	2,03	15,43	—	11,14	3,99	2,40	3,66	- d
79 193	2 446 480	7,9	245	5,09	4,46	2,81	1,94	1,58	2,58	9,08	10,67	4,16	2,18	2,54	2,24	47
273 941	8 189 906	27,4	819	7,07	3,94	2,45	1,25	1,84	3,49	11,05	14,82	4,84	2,32	1,89	2,24	48
74 776	623 198	7,5	62	6,574	5,085	3,247	—	1,499	3,518	12,75*	—	5,80*	2,48	1,57	3,84	49
453 413	2 072 456	45,3	207	6,23	4,01	2,18	—	—	3,28	12,0	—	6,10	2,30	i. K. 194d	3,21	50
265 217	6 465 910	26,5	647	7,54	4,07	2,71	—	1,92	3,22	10,57	7,97	5,42	2,41	1,71	2,87	51a
86 274	2 604 885	8,6	260	7,69	4,40	2,94	—	1,83	3,14	10,70	—	i. K. 194d	2,71	i. K. 194d	2,83	- b
68 815	440 750	6,9	44	6,07	4,55	3,18	1,57	1,12	2,99	9,26	12,10	9,07	3,19	1,57	3,18	52
89 080	6 866 553	8,9	687	7,20	5,40	3,60	2,0	1,51	3,52	21,86	—	3,31	2,67	1,39	2,0	53
119 455*	6 312 416	11,9	631	8,67	6,46	4,04	—	1,20	4,52	—	—	—	—	—	4,69	54
71 360	1 182 752	7,1	118	7,20	5,34	3,55	2,40	1,20	3,27	19,45	—	6,29	i. K. 194e	4,19	5,14	55
99 243	5 746 710	9,9	575	8,32	4,78	3,72	—	1,54	3,97	12,97	—	3,76	i. K. 194e	3,05	3,48	56
49 339*	2 780 898	4,9	278	6,93	3,69	2,74	—	1,07	2,80	—	—	7,44	5,16	6,89	6,21	57
68 278*	5 252 372	6,8	525	7,16	5,06	3,37	2,12	i. K. 192d	3,02	30,34	—	7,77	4,54	3,70	3,22	58
53 907	2 000 518	5,4	200	8,51	6,69	4,44	2,25	1,27	3,60	16,75	—	i. K. 194d	3,82	2,91	3,72	59
103 096	4 301 414	10,3	430	8,55	6,01	3,32	—	1,42	4,12	24,0	—	8,83	5,52	2,83	4,90	60
67 796	5 157 508	6,8	516	7,82	5,76	3,64	—	2,10	3,59	30,82	—	8,57	5,42	4,55	4,92	61
291 213	18 359 418	29,1	1836	7,85	5,36	3,12	—	2,03	3,55	13,77	—	5,28	3,91	1,88	3,25	62
69 301	853 901	6,9	85	9,79	6,67	4,17	2,15	1,44	3,04	22,22	—	6,39	3,76	2,0	4,08	63
225 402	9 557 761	22,5	956	9,11	6,74	4,29	—	2,35	4,52	9,57	—	5,63	2,30	1,68	2,54	64a
11 903	759 761	1,2	76	—	5,40	3,58	—	1,98	3,35	19,63	—	7,13	5,40	2,81	5,97	- b
25 812	2 023 185	2,6	202	8,91	6,72	3,28	2,24	2,22	4,25	—	—	6,27	i. K. 194e	4,42	4,92	65
57 330	695 973	5,7	70	7,33	5,26	2,98	1,80	1,21	2,85	22,18	—	6,87	2,86	3,88	4,08	66
64 909	1 818 063	6,5	182	—	—	—	—	2,83	4,20	22,72	—	—	—	—	4,50	67
54 972	6 171 206	5,5	617	7,20	5,46	3,59	1,83	1,27	3,25	19,33	—		4,21	3,71	3,80	68
233 214	11 638 292	23,3	1164	8,35	5,74	3,40	—	1,42	3,85	15,22	—	in Kol. 194d	3,84	2,42	3,87	69a
182 036	10 856 516	18,2	1086	8,69	6,02	3,98	—	1,43	4,27	18,26	—		3,28	2,44	3,04	- b
89 910	4 372 706	9,0	437	8,37	5,24	3,80	—	1,28	3,84	13,27	—		3,48	3,01	3,52	- c
64 262	1 589 931	6,4	159	8,58	7,11	4,43	2,11	1,52	3,50	24,19	—	4,40	2,35	2,43	2,80	70
140 632	7 220 154	14,1	722	9,29	5,85	3,52	—	1,29	3,99	11,50	—	6,48	2,62	i. K. 194d	2,88	71
91 481	2 847 103	9,1	285	9,61	6,08	3,69	2,04	1,24	2,99	15,52	—	—	—	—	4,12	72
101 044	3 371 879	10,1	337	7,73	5,91	3,96	1,25	1,59	3,92	19,36	—	4,18	3,42	2,71	3,78	73
103 191	2 483 694	10,3	248	6,98	5,53	3,56	2,37	1,09	3,22	22,18	—	4,35	i. K. 194e	i. K. 194e	4,43	74
99 300	882 940	9,9	88	5,07	4,36	2,58	—	—	3,09	—	—	—	—	—	2,39	75
119 470*	—	11,9	—	5,33	3,01	2,41	—	—	2,53	—	—	—	—	—	—	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77
355 475	5 514 736	35,5	551	7,58	5,71	3,52	—	2,90	4,02	16,88	—	4,16	2,70	0,88	2,22	78
194 458	6 477 184	19,4	648	6,22	4,62	2,70	1,80	0,42	2,57	17,60	—	8,87	3,08	1,08	1,95	79a
109 244	2 336 578	10,9	234	6,10	4,56	2,89	1,80	0,42	2,58	17,50	—	8,30	3,14	0,74	2,92	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	196	197	198	199	200
	III. Depeschen-Verkehr.				
	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat- Depeschen.	Gebührenfrei beförderte Staats- Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
	Anzahl.	Anzahl.		Thlr.	
I. Staatsbahnen.					
1 Badische	—*	—	—	—	—
2 Bayerische	233	35 828	—	12 810	—
3 Friedrich-Franz-E.	7	2970	87	1217	925
4 Main-Neckar-E.	16	8151	—	1545	—
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	17	11 749	479	2490	1762
7 Hannoversche	78	46 723	1888	13 683	12 260
8 Main-Weser-B.	24	22 737	1015	4897	3047
9 Nassauische	36	41 787	1953	9883	6206
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	65	83 432	2018	9310	6302
11 Preuß. Ostbahn	64	55 159	—	12 971	8606
12 Saarbrücker	21	16 819*	218	4194	2252
13 Westfälische	37	20 959	589	4763	3194
14 Sächsische Staats-E.	65	55 573	502	18 823	5059
15 Württembergische	—*	—	—	—	—
II. Privatbahnen					
a) unter Staatsverwaltung.					
16 a. Bergisch-Märkische	97	75 293	1052	15 251	11 805
b. Hessische Nordbahn	18	7911	211	1602	1239
17 a. Oberschlesische	20	24 192	219	5924	3522
b. Breslau-Posen-Glogauer	16	17 572	243	4322	2605
c. Stargard-Posener	11	7511	91	1881	1039
18 Rhein-Nahe-E.	18	12 401*	174	2541	1596
19 Wilhelms-Bahn	18	9153	37	1869	1486
20 a. Gößnitz-Geraer	2	535	2	118	70
b. Greiz-Brunner	1	161	4	48	34
21 a. Löbau-Zittauer	3	1571	—	533	342
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.					
22 Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
23 Bayerische Ostbahnen	85	22 029	348	5808	3364
24 Berlin-Anhaltische	34	24 204	432	6924	3711
25 Berlin-Görlitzer	14	9980	135	2210	1544
26 a. Berlin-Hamburger	26	31 327	465	9529	4082
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	11	10 719	232	3237	1288
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	19	20 710	304	5179	3170
b. Starg.-Cösl.-Clb.	13	4779	93	1371	776
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	5	1237	32	311	188
d. Vorpommersche	19	8696	120	2516	1366
29 Braunschweigische	26	30 694	—	—	6355
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	21	19 342	176	2754	2079
31 Frankfurt-Hanauer	8	314	—	69	46
32 Glückstadt-Elmshorner	—*	—	—	—	—
33 Hessische Ludwigs-E.	43	17 892	—	2822	2822
34 Homburger	—	—	—	—	—
35 Kirchheimer	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	59	53 128	730	10 710	8171
37 Leipzig-Dresdener	8	10 427	208	2327	2215
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	10	5613*	114	652	335

A. Deutsche Eisenbahnen.	196 Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen. Anzahl.	197 Aufgegebene Privat-	198 Gebührenfrei beförderte Staats-	199 Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	200 Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
		III. Depeschen-Verkehr.			
		Depeschen. Anzahl.		Thlr.	
II. Privatbahnen. (Forts.)					
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	18	8377	5	1514	1408
b. Halle-Kasseler	17	22 637	106	2465	2055
41 a. Magdeburg-Halberstädter	22	15 243	103	2640	2022
b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	2686	104	537	3[illegible]0
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	3	570	10	106	78
44 Niederschlesische Zweigbahn	8	4842	111	672	533
45 Ostpreußische Südbahn	21	8190	177	1656	1379
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	5	3668	31	800	576
48 Rheinische	76	82 734	644	24 063	10 677
49 Schleswigsche	—*	—	—	—	—
50 Taunus-E.	9	2961	107	466	466
51 a. Thüringische	27	20 538	448	4427	2952
b. Werra-E.	18	11 898	—	2767	1898
52 Tilsit-Insterburger	4	1075	14	205	148
B. Oesterreichische Bahnen.					
53 Ungarische Staats-E.	14	28 384	—	4730	3177
54 Aussig-Teplitzer	8	5557	—	1069	916
55 Böhmische Nordbahn	24	3120	—	1478	916
56 Böhmische Westbahn	18	13 521	130*	3880	2193
57 Brünn-Rossitzer	5	2635	—	487	372
58 Buschtěhrader {a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn}	9	2537	—	937	722
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—*	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	29	ca. 12 000	—	7516	4566
61 Graz-Köflacher	4	1382	13	564	283
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	51	ca. 21 000	—	nicht notirt	nicht notirt
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	20	nicht notirt	—	—	475
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	61	31 602	—	9970	4290
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	3	nicht notirt	—	200	148
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	38	5595	—	2402	1552
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	nicht notirt	—	3451	1968
68 Mohacs-Fünfkirchener	1	853	3	310	262
69 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—
70 I. Siebenbürger	12	—	—	2250	1249
71 Südbahn und Tiroler	194	55 880	—	27 330	15 912
72 Süd-Norddeutsche	20	9768	80	4855	2[illegible]80
73 Theiß-Bahn	36	31 529	—	8427	4351
74 Turnau-Kralup-Prager	13	4880	—	1908	1409
C. Fremdländische Bahnen.					
75 Niederländische Staats-E.	54	60 588	—	—	8378
76 Grand Central Belge	6*	2130	—	653	327
77 Lüttich-Maastrichter	6	nicht notirt	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	16	30 978	—	6775	5684
79 a. Warschau-Wiener	25	12 058	466	10 472	8161
b. Warschau-Bromberger	8	4433	233	2676	1821

IV. Finanz-

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	Bahn	201 Für Personen a. in der I. Klasse (Thlr.)	201 b. in der II. Klasse (Thlr.)	201 c. in der III. Klasse (Thlr.)	201 d. in der IV. Klasse (Thlr.)	201 e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen ꝛc.) (Thlr.)	202 Zusammen für Personen-Beförderung (Thlr.)	203 Davon kommen a. auf den Binnen-Verkehr (Thlr.)	203 b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr (Thlr.)	204 Für Reisegepäck (Thlr.)	205 Für Hunde (der Reisenden) (Thlr.)
	A. Einnahmen.										
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	217 746	815 677	1 364 476	—	23 218	2 421 117	1 768 411	652 706	186 562	3261
2	Bayerische	277 824	1 531 980	1 735 635	—	22 515	3 567 963	2 710 425	857 538	183 544	i. K. 215 b
3	Friedrich-Franz-E.	in Kol. 201 c	in Kol. 201 c	116 322	in Kol. 201 c	2485	118 807	39 769	79 038	4358	„ „ 215
4	Main-Neckar-E.	64 943	233 016	190 253	—	1098	489 310	489 310	in Kol. 203 a	52 422	451
5	Oldenburgische	2366	47 555	110 505	—	3711	164 137	146 927	17 210	7899	107
6	Bebra-Hanauer	21 215	118 880	132 748	281	8116	281 240	96 535	184 705	11 395	390
7	Hannoversche	145 856	929 720	895 244	405 053	133 101	2 508 974	1 551 517	957 457	106 080	2512
8	Main-Weser-B.	46 281	280 335	333 476	563	23 387	684 042	433 875	250 167	26 925	919
9	Nassauische	40 683	120 935	186 787	—	6168	354 573	217 838	136 735	17 166	369
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	76 946	527 875	549 260	440 600	39 150	1 633 831	1 310 468	323 363	46 370*	1834
11	Preuß. Ostbahn	239 706	1 052 852	778 495	508 670	109 477	2 689 200	2 097 824	591 376	140 629	3255
12	Saarbrücker	9881	61 614	132 967	69 810	7163	281 435	181 456	99 979	5902	334
13	Westfälische	14 572	138 032	281 578	103 141	17 802	555 125	370 662	184 463	12 095	794
14	Sächsische Staats-E.	65 441	791 379	1 425 475	8400	29 856*	2 320 551	1 932 542	388 009	64 363	1850
15	Württembergische	in Kol. 201 c	in Kol. 201 c	1 771 764	—	22 601	1 794 365	1 511 233	283 132	85 578	3716
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	39 974	497 563	1 012 664	416 801	30 198	1 997 200	1 786 899	210 301	23 471	2000
	b. Hessische Nordbahn	13 651	115 646	146 383	—	7804	283 484	111 779	171 705	11 965	245
17	a. Oberschlesische	25 117	204 156	276 802	145 788	13 694	665 557	486 214	179 343	18 320	541
	b. Breslau-Posen-Glogauer	10 916	96 261	193 852	57 909	24 827	383 765	314 205	69 560	10 551	422
	c. Stargard-Posener	7234	65 139	103 865	40 457	13 681	230 376	95 274	135 102	7573	354
18	Rhein-Nahe-E.	22 242	73 628	108 917	38 052	9608	252 447	108 044	144 403	7267	323
19	Wilhelms-Bahn	3987	30 616	47 091	49 794	3380	134 868	92 896	41 972	3575	110
20	a. Gößnitz-Geraer	199	9655	33 141	—	300*	43 295	17 094	26 201	774	33
	b. Greiz-Brunner	43	2428	7426	—	38	9935	9870	65	426	22
21	a. Löbau-Zittauer	485	14 050	47 006	—	947	62 488	29 977	32 511	1228	59
	b. Zittau-Reichenberger	206	8538	31 690	—	134*	40 568	29 466	11 102	458	37
	b. in Privatverwaltung.										
22	Altona-Kieler	14 305	188 379	440 741	—	19 804*	663 229	518 064	145 165	15 987	396
23	Bayerische Ostbahnen	56 171	398 149	603 535	—	28 568	1 086 423	1 086 423	in Kol. 203 a	43 914	i. K. 215 b
24	Berlin-Anhaltische	78 868	584 752	546 754	53 710	34 412	1 298 496	769 253	529 243	40 076	1620
25	Berlin-Görlitzer	5593	55 488	126 713	80 490	23 318*	291 602	281 077	10 525	5716	483
26	a. Berlin-Hamburger	54 699	422 623	380 662	226 353	51 609	1 135 946	889 733	246 213	36 046	i. K. 215 b
	b. Hamburg Bergedorfer	—	—	—	—	—	98 753	in Kol. 203 b	98 753	9270*	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	81 416	405 117	357 905	156 381	49 311	1 050 130	638 096	412 034	27 499	1190
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	15 431	238 759	290 226	214 122	16 687	775 225	543 323	231 902	18 280	1356
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	2057	51 328	74 476	62 946	14 364	205 171	97 920	107 251	5359	493
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	199	6159	12 102	8226	1162	27 848	15 128	12 720	692	62
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	5669	78 450	121 283	88 858	13 805	308 065	193 094	114 971	9023	705
29	Braunschweigische	in Kol. 201 c	in Kol. 201 c	748 915	in Kol. 201 c	29 705	778 620	276 567	502 053	27 507	i. K. 215 b
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6428	90 323*	228 550*	100 636	18 722	444 659	384 748	59 911	10 385	430
31	Frankfurt-Hanauer	11 548	79 948	83 072	—	1208	175 776	99 232	76 544	8802	123
32	Glückstadt-Elmshorner	281	8043	34 301	—	414	43 039	15 952	27 087	1192	25
33	Hessische Ludwigs-E.	75 343	298 286	359 271	—	21 511	754 411	429 751	324 660	53 052*	853
34	Homburger	26 109	59 598	57 261	—	844	143 812	134 391	9421	7000	89
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	10 192	10 192	in Kol. 203 a	382	20
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	155 895	649 007	419 358	458 577	92 548	1 775 385	1 109 413	665 972	69 364	1702
37	Leipzig-Dresdener	39 124	315 140	541 562	—	15 078	910 904	627 262	283 642	8926	818
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	733	18 663	41 525	—	—	60 921	60 921	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	5087	65 963	133 609	—	3830	208 489	182 751	25 738	5007	168

Ergebnisse.

(Forts.) A. Einnahmen.

206	207		208		209	210		211		212		213	
Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
2 610 940	23 120	3070	79 093	133 656	77 271*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1 106 083	1 724 473	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	1
3 751 507	16 421	2180	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	" " 211a	" " 211b	2 328 603	5 595 941	" " 211a	" " 211b	—	2
123 165	7977	1059	879	3780	305	13 435	73 422	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	3
542 183	46 619	6189	in Kol. 211a	in Kol. 211a	17 768	in Kol. 211a	in Kol. 211a	415 620*	" " 211a	" " 211a	" " 211a	1698*	4
172 143	10 228	1358	4267	2853	1239*	5985	6076	45 670	41 349	825	8276	12 757	5
293 025	15 262	2026	2129	24 717	219	3 868	84 598	24 956	170 793	in Kol. 211a	in Kol. 211b	5992	6
2 617 560	24 194	3212	69 776	182 094	36 142	195 387	660 212	863 277	2 034 357	101 301	748 528	75 177	7
711 886	26 935	3575	12 560	59 346	31 595	25 010	176 167	133 833	551 775	2166	95 887	—	8
372 108	14 837	1970	3734	9371	380	22 367	49 327	251 318	153 843	7543	49 624	1431	9
1 682 035	23 281	3091	53 704	90 540	3416	225 262	552 781	552 703	1 703 387	365 031	1 465 817	5625	10
2 833 684	23 264	3088	166 547	81 765	8661	638 439	304 511	1 353 366	1 193 408	19 269	9166	56 743*	11
287 671	14 715	1953	1782	9643	552	4349	29 252	66 176	400 786	435 721	436 169	1073	12
568 014	10 953	1454	6546	62 564	1665	23 211	213 194	137 828	1 031 958	2160	602 270	2677	13
2 386 764	22 209	2949	169 992	139 705	—	527 692	653 337	2 778 304	2 441 855	in Kol. 211a	in Kol. 211b	21 388	14
1 883 659	19 231	2553	in Kol. 210a	in Kol. 210b	55 827	1 600 574	1 366 373	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	15
2 022 671	25 089*	3331	71 593	109 835	20 572	127 947	266 927	1 635 963	1 436 106	2 085 305	749 722	47 950	16a
295 694	14 919	1981	2565	39 640	1921	7250	151 676	36 981	665 444	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	- b
684 418	21 790*	2893	8101	17 781	1326	45 749	151 411	536 743	1 270 118	881 723	1 598 684	5699	17a
394 738	14 178	1882	6508	9675	908	34 526	58 163	115 411	651 104	—	286 394	3636	- b
238 303	10 530	1398	1028	13 257	2383	2671	75 819	13 795	672 690	—	72 281	1016	- c
260 037	16 252	2158	1175	21 053	1799	2278	44 207	27 034	350 152	—	134 611	336	18
138 553	6174	819	623	4459	2022	4736	32 072	72 524	340 077	192 731	190 924	10 206	19
44 102	9546	1267	373	3694	—	715	22 400	3036	80 444	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	20a
10 383	6656	884	1202	409	—	2900	1267	10 990	670			—	- b
63 775	14 141	1877	2168	5531	—	952	33 369	4673	106 056			27	21a
41 063	11 567	1536	1350	1918	—	5023	16 694	26 685	70 988			16	- b
679 612	20 720	2751	28 517*	19 117*	15 114	147 602*	120 683*	193 178	45 760	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	22
1 130 337	13 886	1844	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	3 359 657	" " 211b	" " 211b	—	23
1 340 192	27 271	3621	66 950	91 911	9825	215 084	406 856	465 600	520 326	162 002	73 398	—	24
297 801	10 790	1433	20 190	1921	2533	61 693	30 758	190 249	216 889	35 489	19 271	—	25
1 171 992	29 506	3917	72 612	82 051	23 792	485 339	883 154	251 594	734 268	4519	3771	—	26a
108 023	51 686	6862	in Kol. 210b	in Kol. 210b	7622	in Kol. 210b	142 351	in Kol. 210b	in Kol. 210b	in Kol. 210b	in Kol. 210b	—	- b
1 078 819	55 211	7330	30 570	89 326	8301	265 622	827 729	93 564	201 803	6228	41 625	—	27
794 861	26 763	3553	24 859	22 982	8464	78 064	91 266	289 864	570 764	3307	3894	12 561	28a
211 025	9215	1223	1079	6638	3378	3258	29 361	43 046	124 666	1790	7116	10 306	- b
28 602	3214	427	120	651	339	511	2577	3399	6319	6	25	—	- c
317 793	10 121	1344	4756	10 314	3272	7654	29 437	75 960	80 991	5349	2540	4047	- d
806 127	22 171*	2944*	6112	97 989	8449	in Kol. 211a	in Kol. 211b	271 301	1 838 689	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	29
455 474	19 894	2641	8501	4877	in Kol. 210	37 529	25 898	237 727	133 533	427 556	104 411	8709	30
184 701	33 828	4491	2098	9348	2604	5057	43 455	21 884	150 739	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	31
44 256	9835	1306	639	1593	1222	2164	7280	8000	17 037	" " 211a	" " 211b	—	32
808 316	28 501	3784	18 822	56 202	20 655	16 314	140 859	162 302	836 033	" " 211a	" " 211b	36 402	33
150 901	62 614	8313	1387	116	120	5276	341	in Kol. 212a	in Kol. 212b	6157	1369	—	34
10 594	12 247	1626	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	11 214	" " 211a	—	in Kol. 211a	—	35
1 846 451	26 125	3468	34 038	150 092	8376	71 111	434 145	1 228 245	1 655 392	1 624 164	1 475 196	137 669	36
920 648	30 658	4070	40 203	53 732	14 292	81 878	284 684	251 099	755 242	66 021	178 991	9098*	37
60 921	76 151	10 101	—	—	—	—	—	—	—	1704	—	—	38
213 664	14 486	1923	in Kol. 208b	13 337	—	108 471	34 459	109 840	40 067	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	39

IV. Finanz=

A. Einnahmen.

A. Deutsche Eisenbahnen.	201					202	203		204	205
	Für Personen					Zusammen für Personen-Beförderung.	Davon kommen		Für Reisegepäck.	Für Hund (der Reisenden).
	a. in der I. Klasse	b. in der II. Klasse	c. in der III. Klasse	d. in der IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen rc.)		a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.		
II. Privatbahnen. (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	13 339	174 871	297 382	78 047	21 144	587 783	393 134	194 649	10 954	389
b. Halle-Kasseler	2531	47 025	118 110	85 423	8524	261 613	187 838	73 775	3847	278
41 a. Magdeburg-Halberstädter	21 869	162 985	235 248	91 612	20 553	532 267	302 607	229 660	13 125	729
b. Magdeb.-Wittenbergesche	2875	38 136	76 146	39 846	6340	163 343	123 691	39 652	3587	385
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	277 335	159 755	117 580	9475	i. R. 213
43 Neisse-Brieger	1397	13 163	22 687	21 456	4918	63 621	35 325	28 296	1622	56
44 Niederschlesische Zweigbahn	1787	17 642	28 315	32 306	4948	84 998	42 815	42 183	1945	65
45 Ostpreußische Südbahn	1966	33 634	83 748	48 781	7415	175 544	173 795	1749	2822	251
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	8009	126 199	261 240	—	12 225	407 673	268 076	139 597	16 056	441
b. Pfälzische Maximiliansb.	2609	27 160	65 946	—	2741	98 456	70 930	27 526	4245	95
c. Neustadt-Dürkheimer	241	6445	17 797	—	537	25 020	23 395	1625	983	35
d. Pfälzische Nordbahnen	32	2171	13 601	—	247	16 051	15 491	560	364	23
47 Rechte Oder-Ufer-E.	5364	35 254	73 575	69 853	5951	189 997	185 967	4030	2910	203
48 Rheinische	629 930	860 734	822 960	17 881	43 266*	2 374 771	1 350 127	1 024 644	110 655	1957
49 Schleswigsche	4459	61 323	205 616	—	2790	274 188	131 704	142 484	7861	i. R. 213
50 Taunus-E.	33 810	152 963	145 921	—	i. R. 201a-c	332 694	282 376	50 318	18 195	279
51 a. Thüringische	60 479	450 386	552 794	—	38 088	1 101 747	661 335	440 412	38 217	953
b. Werra-E.	4926	60 405	129 648	—	10 771	205 750	151 149	54 601	7449	i. R. 213
52 Tilsit-Insterburger	425	8563	12 785	14 323	1441	37 537	27 143	10 394	941	39
B. Oesterreichische Bahnen.										
53 Ungarische Staats-E.	8336	48 994	81 160	22 463	6340	167 293	167 293	—	4716	119
54 Aussig-Teplitzer	2940	16 537	47 119	—	397*	66 993	66 993	in Kol. 203a	3266	i. R. 204
55 Böhmische Nordbahn	967	18 472	75 784	46 769	105	142 097	110 161	31 936	3240	„ „ 204
56 Böhmische Westbahn	17 703	93 602	227 905	—	9971 710*	349 891	277 731	72 160	13 166*	„ „ 204
57 Brünn-Rossitzer	137	2765	10 598	—	313	13 813	13 813	—	466	4
58 Buschtěhrader {a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn}	658	8408	34 968	17 102	in Kol. 201d	61 136	61 136	—	1881	i. R. 204
59 Fünfkirchen-Barcs'er	1359	18 172	22 965	12 439	3284	58 219	17 408	40 811	1630	28
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	31 260	233 825	446 282	—	49 447	760 814	577 988	182 826	37 147*	401
61 Graz-Köflacher	313	4859	38 779	—	532	44 483	44 483	—	41	i. R. 204
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	207 449	912 488	1 333 065	—	322 075	2 775 077	1 783 380	991 697	118 717	1233
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	3230	22 491	56 571	61 534	4002	147 828	118 782	29 046	4621	110
64 Kaiserin Elisabeth {a. Lokom.-Bahn	230 721	780 180	549 286	—	372 562	1 932 749	1 445 626	487 123	76 847	1141
b. Pferde-Bahn}	—	4756	14 501	—	3806	23 063	23 063	—	712	—
65 Kaschau-Oderberger	347	4175	9400	1038	118	14 978	14 863	115	494	11
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	2619	29 566	113 977	31 787	3626	181 575	144 226	37 349	3893	172
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	10 945	92 947	219 481	—	15 620	338 993	287 683	51 310	14 607	128
68 Mohacs-Fünfkirchener	1108	17 283	19 762	7382	2518	48 053	8310	39 743	1311	27
69 a. Oesterreichische nördliche	117 529	632 703	1 040 942	—	77 204*	1 868 378	1 868 378	in Kol. 203a	78 231*	713
b. Oesterreichische südöstliche	267 752	986 589	1 044 536	—	154 983*	2 453 860	2 453 860	„ „ 203a	119 237*	730
c. Wien-Neu-Szönyer	8847	72 225	148 917	—	12 797*	242 786	242 786	„ „ 203a	7410*	112
70 I. Siebenbürger	7737	67 545	80 898	29 383	26 542	211 605	165 900	45 705	7994*	139
71 Südbahn und Tiroler	594 142	1 478 202	2 606 261	—	219 178	4 897 783	4 692 629*	205 154*	147 973	i. R. 204
72 Süd-Norddeutsche	4779	44 945	120 564	88 112	9481	267 881	210 015	57 866	6641	„ „ 204
73 Theiß-Bahn	45 087	344 351	543 478	22 158	65 840	1 020 914	513 291	507 623	35 711*	556
74 Turnau-Kralup-Prager	3013	22 120	62 252	39 328	1214	127 927	36 433	91 494	3419	i. R. 204
C. Fremdländische Bahnen.										
75 Niederländische Staats-E.	92 959	336 213	711 611	—	i. R. 201a-c	1 140 783	983 573	157 210	37 194	i. R. 204
76 Grand Central Belge	109 483	190 022	538 676	—	„ „ 201a-c	838 181	620 376	217 805	33 460	—
77 Lüttich-Mastrichter	7856	18 125	58 339	—	521	84 841	75 939	8902	3049	25
78 Niederländische Rhein-E.	183 306	293 624	332 676	—	326 920	1 136 526	844 171	292 355	34 352 25 171*	1426
79 a. Warschau-Wiener	45 132	216 846	301 964	200 969	10 073	774 984	692 756	82 228	31 254	903
b. Warschau-Bromberger	11 447	56 593	63 581	51 993	2277	185 891	185 891	in Kol. 203a	8987	210

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Fortf.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile	Durchschnittlich pro Kilometer	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre	Für Betriebsdienst- und Baugüter.	
Thlr.	Bahnlänge. Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
599 126	*30 947*	*4109*	25 426	69 311	4688	87 724	264 392	295 380	643 204	129 134	102 643	—	40a
265 738	*11 911*	*1581*	6607	12 749	1999	32 206	54 077	119 422	200 628	53 135	41 078	—	- b
546 121	*19 075*	*2533*	29 681	37 617	4124	i. R. 211a	i. R. 211b	355 900	539 989	119 846	85 965	—	41a
167 315	*11 717*	*1556*	9606	27 730	1425	„ „ 211a	„ „ 211b	174 773	217 919	6839	11 458	—	- b
286 810	*14 884*	*1976*	i. R. 210a	i. R. 210b	1625	78 169	180 890	i. R. 210a	i. R. 210b	i. R. 210a	i. R. 210b	—	42
65 299	*10 566*	*1403*	70	1878	—	611	6861	6769	36 903	—	42 877	—	43
87 028	*9161*	*1216*	1581	7014	245	8532	24 811	39 806	96 755	64	11 398	—	44
178 617	*5942*	*789*	2926	44	1437	37 053	398	177 768	8849	6629	—	13 512*	45
424 170	*17 673*	*2346*	7247	21 884	—	8938	43 385	147 989	452 521	—	642 242	—	46a
102 796	*12 296*	*1633*	2016	4515	—	3662	8014	37 693	85 492	—	192 985	—	- b
26 038	*12 609*	*1674*	672	375	—	382	393	8055	3392	—	3894	—	- c
16 438	*4303*	*572*	322	99	—	488	140	12 561	735	—	3574	—	- d
193 110	*6929*	*920*	3608	i. R. 208a	1239	10 869	i. R. 210a	253 006	i. R. 211a	175 582	i. R. 212a	5613	47
2 487 383	*33 446*	*4441*	50 244	128 202	68 077	68 954	353 625	755 099	1 362 610	821 073	349 515	38 387	48
282 049	*9020*	*1197*	2126*	12 561*	14 473	20 545*	77 811*	46 940	48 123	2244	—	—	49
351 168	*52 335*	*6996*	8545	i. R. 208a	—	44 896	i. R. 210a	70 409	i. R. 211a	i. R. 211a	i. R. 211a	—	50
1 140 917	*29 557*	*3924*	38 092	98 502	4704*	117 682	397 504	273 315	882 326	88 244	92 281	—	51a
213 199	*9388*	*1246*	5768	21 332	944	i. R. 211a	i. R. 211b	360 364	76 080	i. R. 211a	i. R. 211b	—	- b
38 517	*5379*	*714*	268	705	346	1841	2636	11 728	9040	972	51	—	52
172 128	*10 528*	*1398*	4247	472	—	231 073	53 786	16 315	5672	221 149	68 914	—	53
70 259	*18 938**	*2514*	4782	i. R. 208a	—	56 426	i. R. 210a	11 195	i. R. 211a	440 700	i. R. 212a	6458	54
145 337	*7768*	*1031*	1299	4897	—	26 162	128 144	i. R. 210a	„ „ 210b	427	154 744	—	55
363 057	*13 618*	*1808*	7333	6427	—	461 207	419 670	„ „ 210a	„ „ 210b	372 959	182 365	—	56
14 283	*4761**	*632*	—	—	—	i. R. 211a	i. R. 211b	15 127	17 288	121 021	62 670	26 264	57
63 017	*7096**	*942*	780	i. R. 208a	—	32 766	„ „ 210a	28 863	i. R. 211a	578 055	i. R. 212a	—	58
59 877	*6660*	*884*	404	4387	—	669	23 073	2010	136 650	—	17 364	—	59
798 362	*14 861*	*1974*	10 302	27 908	—	555 069	i. R. 210a	2 466 326	i. R. 211a	23 316	i. R. 212a	—	60
44 524	*8385*	*1113*	571	—	—	29 431	—	44 965	—	292 751	—	—	61
2 895 027	*36 288*	*4818*	128 745	126 165	7000	481 925	1 426 285	1 698 120	4 904 195	1 604 625	1 862 655	—	62
152 559	*7241*	*961*	1970	1460	—	37 786	20 078	89 678	32 570	1192	14 524	—	63
2 010 737	*35 319*	*4689*	89 499	82 277	—	458 703	308	636 441	2 455 201	94 347	22 689	—	64a
23 775	*1369*	*182*	932	—	—	84 149	—	133 713	—	30	—	—	- b
15 477	3775	502	725	64	—	25 337	10 767	i. R. 212a	i. R. 212b	72 492	3896	—	65
185 640	*5571*	*739*	1903	3739	—	66 837	31 091	59 505	70 724	5066	10 329	—	66
353 728	*9493*	*1261*	4384	5567	—	298 632	538 849	i. R. 210a	i. R. 210b	i. R. 210a	i. R. 210b	—	67
49 391	*6113*	*811*	589	1734	—	15 856	9850	48 532	14 521	427 277	5954	—	68
1 947 322	*31 252*	*4149*	188 773	in Rol. 208a	—	in Rol. 211b	in Rol. 211b	in Rol. 211b	5 903 553	920 350	in Rol. 212a	105 238	69a
2 573 827	*27 931*	*3708*	198 886		—				7 604 380	423 606		108 281	- b
250 308	*11 960*	*1588*	34 156		—				836 166	23 390		14 696	- c
219 738	*7851*	*1042*	4368	5257	—	44 085	70 250	140 502	90 843	45	151	39 963	70
5 045 756	*19 254*	*2556*	430 969*	62 415*	—	1310907*	73 437*	12 579 191*	592 075*	i. R. 211a	i. R. 211b	—	71
274 522	*9337*	*1239*	3714	17 587	—	317 460	i. R. 210a	i. R. 211b	636 842	„ „ 211b	„ „ 211b	—	72
1 057 181	*13 677*	*1815*	5188	44 556	—	60 709	512 446	480 613	1 381 646	11 186	21 889	—	73
131 346	*11 402*	*1513*	113	7446	—	i. R. 211a	i. R. 211a	344 589	i. R. 211a	i. R. 211a	i. R. 211a	—	74
1 177 977	*10 546*	*1400*	i. R. 211a	i. R. 211a	—	i. R. 211a	i. R. 211a	657 328*	i. R. 211a	i. R. 211a	i. R. 211a	—	75
871 641	*11 314**	*1502*	74 863	79 479	—	„ „ 211a	„ „ 211b	1 265 535	900 395	„ „ 211a	„ „ 211b	—	76
87 915	*22 776*	*3024*	509	3005	—	3059	16 636	503	28 087	6829	11 063	—	77
1 197 475	*50 251*	*6671*	91 140	89 890	11 291	17 850	69 004	83 312	253 358	5702	200 796	109 080	78
807 141	*17 395*	*2309*	14 489	15 183	—	90 667	110 676	550 929	277 368	478 661	92 404	16 739	79a
195 088	*9903*	*1315*	6614	2855	—	25 384	44 290	154 923	114 538	18 804	5596	2074	- b

(Fortf.) **IV. Finanz-**

(Fortf.) A. **Einnahmen.**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	214 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr	214 b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr	214 c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten rc.) Thlr	215 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr	215 b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr	216 Neben-Erträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag rc.) Thlr	217 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr	218 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr	218 pro Kilometer Bahnlänge. Thlr	219 Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	2415	i. K. 208 u. 211	i. K. 208 u. 211	11 053	102 932	31 355	3 268 331	*28 941*	*3842*	311 620
2	Bayerische	4720	—	—	in Kol. 215b	323 601	in Kol. 211	8 252 865	*36 126*	*4796*	437 925*
3	Friedrich-Franz-E.	300	in Kol. 214a	in Kol. 214a	20 610	in Kol. 215a	944	113 675	*7362*	*978*	22 306
4	Main-Neckar-E.	987	„ „ 211a	„ „ 211a	in Kol. 215b	13 069	—	448 682	*38 579*	*5121*	111 412
5	Oldenburgische	667	140	94	3690	15 980	1430	151 292	*8989*	*1194*	17 500
6	Bebra-Hanauer	572	2153	—	2331	5845	2919	334 292	*17 411*	*2312*	35 700
7	Hannoversche	9570	11 228	1700	52 490	209 813	60 025	5 310 987	*49 089*	*6517*	543 619
8	Main-Weser-B.	1072	1448	6118	8543	15 058	12 230	1 132 808	*42 861*	*5689*	286 499*
9	Nassauische	280	1	226	635	7092	32 435	589 607	*23 509*	*3121*	129 910
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3972	18 911	—	18 130	94 458	117 509	5 271 346	*72 959*	*9687*	348 368
11	Preuß. Ostbahn	10 513	255 195	746	64 839	302 755	60 359	4 526 284	*37 168*	*4934*	344 259
13	Saarbrücker	174	72	in Kol. 214a	3768	16 025	7542	1 413 084	*72 281*	*9595*	336 394
12	Westfälische	3415	7129	„ „ 214b	9431*	49 505	8226	2 161 779	*41 685*	*5534*	215 215
14	Sächsische Staats-E.	1032	18 660	4877	8172	109 411	140 765	7 015 190	*65 276*	*8667*	436 374
15	Württembergische	2513	239	141	in Kol. 215b	122 903	28 777	3 177 347	*32 438*	*4307*	303 685
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	1205*	in Kol. 214c	14 252	1119*	89 399	305 392	6 963 287	*83 855*	*11 133*	784 835 (a. und b.)
	b. Hessische Nordbahn	992*	„ „ 214c	3204	4827*	7697	3822	926 019	*46 721*	*6203*	
17	a. Oberschlesische	1460	5839	78	5607	44 711	70 981	4 646 011	*133 736*	*17 756*	872 468
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1471	3312	233	3548	20 542	12 428	1 207 859	*43 386*	*5760*	190 592
	c. Stargard-Posener	789	2270	135	3962	24 229	7389	894 714	*39 537*	*5249*	117 846
18	Rhein-Nahe-E.	340	230	in Kol. 214a	2709	31 367	4695	621 986	*38 874*	*5161*	83 060
19	Wilhelms-Bahn	209	246	—	759	5889	8245	865 722	*35 249*	*4679*	105 172
20	a. Gößnitz-Geraer	16	—	22	83	638	583	112 004	*24 243*	*3219*	12 128
	b. Greiz-Brunner	—	—	12	9	216	343	18 018	*11 550*	*1533*	2665
21	a. Löbau-Zittauer	39	—	101	147	1518	1131	155 712	*34 526*	*4584*	16 696
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	37	65	1318	783	124 877	*35 177*	*4670*	21 066
	b) in Privatverwaltung.										
22	Altona-Kieler	2424	—	—	in Kol. 215b	79 184	26 950	678 529	*20 687*	*2747*	28 770
23	Bayerische Ostbahnen	1410	—	—	„ „ 215b	165 072	in Kol. 211b	3 526 139	*43 319*	*5751*	691 613
24	Berlin-Anhaltische	1993	20 776	—	16 874	52 366	10 428	2 113 889	*43 015*	*5711*	84 023
25	Berlin-Görlitzer	457	134	—	1799	7431	6189	605 003	*21 920*	*2910*	66 315
26	a. Berlin-Hamburger	1488	in Kol. 211	in Kol. 211	in Kol. 215b	286 827	45 256	2 874 675	*72 373*	*9609*	126 014
	b. Hamburg-Bergedorfer	in Kol. 214b	951	„ „ 214b	„ „ 215b	23 991	—	174 915	*83 691*	*11 111*	67 751*
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	2359	—	—	10 091	64 847	—	1 642 065	*84 036*	*11 158*	115 775
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	3199	2886	in Kol. 214b	8634	93 020	66 150	1 279 607	*43 084*	*5720*	62 030*
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	699	78	„ „ 214a	2715	26 445	4652	265 227	*11 582*	*1538*	31 534*
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	143	10	—	350	3048	6341	26 049	*2927*	*389*	6111*
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	1659	118	in Kol. 214a	3318	30 694	6075	266 184	*8477*	*1126*	57 059*
29	Braunschweigische	2024	13 780	„ „ 214b	in Kol. 215b	98 248	18 681	2 355 273	*64 776**	*8600**	21 373
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	717*	—	—	1358	10 580	11 052	1 012 538	*44 225*	*5872*	100 743
31	Frankfurt-Hanauer	201	—	—		11 636	4233	251 886	*46 133*	*6125*	16 570*
32	Glückstadt-Elmshorner	45	—	—	in Kol. 215b	3111	1807	42 898	*9533*	*1266*	3667
33	Hessische Ludwigs-E.	737	—	—		70 303	17 620	1 376 249	*48 528*	*6443*	30 207
34	Homburger	20	—	—	37	206	543	15 572	*6461*	*858*	4451
35	Kirchheimer	—	—	—	in Kol. 215b	300	14	11 528	*13 327*	*1769*	2500
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	2270	17 962	3701	21 050	152 408	80 259	7 096 078	*100 403*	*13 330*	1 174 423*
37	Leipzig-Dresdener	2068	238	—	7015	58 663	65 251*	1 868 495	*62 221*	*8261*	309 870
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	214	—	1918	*2397*	*318*	2770
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	267	2566	—	437	6022	27 569	343 035	*23 257*	*3088*	21 350

Ergebnisse.

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	
							B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.							
Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung rc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Procente.	Procente.	Procente.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
6 190 891	54 821	7278	8,73	42,18	52,79	5,03	343 390	441 884	49 697	41 976	—*	62 644	1410	1
12 442 297*	54 464	7231	9,03	30,15	66,33	3,52	648 169	1 554 152	49 609	24 157	14 395	101 270	28 912	2
259 143	16 784	2228	6,33	47,53	43,27	8,60	26 743	15 067	168	1800	271*	1836	783	3
1 102 277	94 779	12 583	11,65	49,18	40,70	10,12	37 716	57 716	1499	17 090	683	4589	1767	4
340 935	20 258	2690	7,06	50,49	44,38	5,13	32 242	14 130	1849	1746	441	552	375	5
663 017	34 532	4585	7,13	44,20	50,42	5,38	85 445	62 676	1051	9902	258	10 238	5183	6
8 472 172	78 308	10 397	11,39	30,89	62,69	6,42	490 073	686 188	7476	45 885	25 895	98 093	13 174	7
2 131 193	80 635	10 704	11,39	33,41	53,15	13,44	153 734	117 590	501	14 173	1663	16 649	4437	8
1 091 625	43 526	5779	7,25	34,08	54,01	11,91	118 127	50 267*	3578	6251	1669	5807	3209	9
7 301 749	101 062	13 418	11,68	23,04	72,19	4,77	458 857	607 578	6369	176 832	10 107	8990	23 678	10
7 703 627	63 258	8398	13,68	36,78	58,76	4,46	462 236	452 891	11 764	82 227	26 045	70 521	14 800	11
2 037 149*	104 202	13 832	12,63	14,12	69,27	16,51	113 081	179 192	2056	35 636	5660	33 568	4616	12
2 945 011	56 787	7540	9,13	19,29	73,40	7,31	224 105	258 295*	19 866	46 732*	11 148*	56 067*	4796	13
9 838 328	91 545	12 154	10,88	24,26	71,30	4,44	371 718	232 652*	76 456	74 322	9602	48 415	15 038	14
5 364 691	54 770	7271	8,63	35,11	59,22	5,66	252 537	863 577	37 074	125 085	—*	21 187	6995	15
10 992 506	106 869	14 189	10,67	21,09	71,77	7,14	711 900	381 634	12 247	55 346	23 570	153 770	28 593	16
6 202 897	178 552	23 706	18,69	11,03	74,91	14,08	265 587	111 124	15 096	39 976	7579	64 153	17 172	17a
1 793 189	64 410	8551	11,76	22,02	67,36	10,62	107 112	66 090	7210	6446	885	2600	3174	- b
1 250 863	55 275	7338	11,07	19,05	71,53	9,42	84 393	45 042	531	10 324	5384	10 118	3779	- c
965 083	60 318	8008	8,04	26,94	64,45	8,61	79 361	109 811	8536	7971	2718	16 190	2597	18
1 109 447	45 173	5997	11,93	12,49	78,03	9,48	63 488	29 760	1190	3578	1983	11 607	2444	19
168 234	36 414	4834	8,37	26,21	66,58	7,21	12 039	3788*	266	1406	489	332	405	20a
31 066	19 914	2644	4,42	33,42	58,00	8,58	3677	776	34	375	34	144	191	- b
236 183	52 369	6953	9,92	27,00	65,93	7,07	11 369	13 118	277	2299	389	1837	638	21a
187 006	52 678	6994	10,40	21,96	66,78	11,26	12 087	32 352	1779	3784	522	2648	459	- b
1 386 911	42 284	5614	11,37	49,0	48,92	2,08	128 143	88 892	2328	19 960	1069	10 535	2535	22
5 348 089*	65 701*	8723*	10,72*	21,14	65,93	12,93	318 678	309 456	11 733	37 770	1628	i. Kol. 224	409	23
3 538 104	71 996	9559	14,32	37,88	59,74	2,38	274 111	81 365*	11 724	—*	10 815*	—	11 407	24
969 119	35 113	4662	10,81	30,73	62,43	6,84	72 086	18 108	195	5251	3314	4561	965	25
4 172 681	105 052	13 948	14,22	28,09	68,89	3,02	173 026	198 898	4563	228 753	12 249	6433	12 024	26a
350 689	167 794	22 277	—	30,80	49,88	19,32	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 836 659	145 172	19 275	13,62	38,03	57,89	4,08	138 646	129 058	12 192	12 825	10 725	—	—	27
2 136 498	71 936	9551	13,42	37,21	59,89	2,90	131 481	56 856	3959	30 156	8281	i. Kol. 227	5550	28a
507 784	22 174	2944	6,73	41,56	52,23	6,21	61 500	16 162	2464	22 364	5269	„ „ 227	2039	- b
62 989	7077	939	3,50	45,41	41,36	13,23	10 212	18	—	—	—	—	111	- c
641 036	20 415	2711	6,20	49,58	41,52	8,90	93 730	20 888	359	25 345	11 935	i. Kol. 227	3564	- d
3 182 773	87 535*	11 622*	9,21	25,33	74,00	0,67	254 129	145 958	in Kol. 224	41 106	5167	10 412	9305	29
1 568 755	68 519	9097	13,49	29,04	64,54	6,42	79 401	59 515	6853	9283	12 102	23 339	4098	30
453 157	82 996	11 019	9,35	40,77	55,58	3,65	22 103*	14 183*	433	1799*	273	906	1433	31
90 821	20 182	2680	8,66	48,73	47,23	4,04	10 142	6594	151	1582	128	1292	426	32
2 214 772	78 094	10 368	8,63	36,49	62,14	1,37	101 539	21 278	in Kol. 224	7585	in Kol. 228	7452	1355	33
170 924	70 923	9416	10,89	88,28	9,11	2,61	10 471	6399	390	1817	36	547	664	34
24 622	28 465	3779	5,13	43,03	46,82	10,15	1583	12	8	118	—	26	—	35
10 116 952	143 145	19 005	12,77	18,25	70,14	11,61	461 753	783 933*	7819	26 915*	51 893	44 558	12 784	36
3 099 013	103 197	13 701	13,23	29,71	60,29	10,00	117 561	347 798	3013	67 073	in Kol. 224	11 296	25 370	37
65 609	82 011	10 880	7,76	92,85	2,93	4,22	2839	1369	—	1112	23	—	395	38
578 049	39 190	5203	12,23	36,96	59,34	3,70	33 436	27 615	1353	7222	1739	9781	1964	39

(Fortſ.) **IV. Finanz⸗**

(Fortſ.) **A. Einnahmen.**

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	214 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr.	214 b. für Eiſenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	214 c. für ſonſtige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.) Thlr.	215 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr.	215 b. für Rindvieh, Schweine und ſonſtige Thiere. Thlr.	216 Neben-Erträge (Lagergeld, Proviſion, Frachtzuſchlag ꝛc.) Thlr.	217 Zuſammen im Güter-Verkehre. Thlr.	218 Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	218 Durchſchnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	219 Aus ſonſtigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. ſ. w.). Thlr.
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)										
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	815	2033	—	7535	66 892	64 272	1 763 449	*91 087*	*12 093*	232 843
	b. Halle-Kaſſeler	410	—	117	3183	10 270	4541	540 420	*24 223*	*3216*	79 748
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	1915	—	—	4047	44 326	—	1 223 410	*44 732*	*5673*	185 492
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	200	—	—	8379	23 055	—	481 384	*33 711*	*4476*	23 498
42	Mecklenburgiſche	610	—	—	in Kol. 215b	32 973	718	294 985	*15 308*	*2032*	45 149
43	Neiſſe-Brieger	64	—	273	387	1788	3569	102 050	*16 513*	*2192*	14 819
44	Niederſchleſiſche Zweigbahn	234	—	100	550	8680	2740	202 510	*21 317*	*2830*	7029
45	Oſtpreußiſche Südbahn	483	—	—	1619	12 669	9749	273 136	*9044*	*1201*	18 087
46	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	274	—	—	in Kolonne 215b	20 370	4256	1 349 106	*56 213*	*7464*	156 878
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	63	—	—		3850	1251	339 541	*40 615*	*5393*	28 301
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	7	—	—		588	145	17 903	*8669*	*1151*	3589
	d. Pfälziſche Nordbahnen	—	—	—		1266	78	19 263	*5043*	*670*	12 299
47	Rechte Oder-Ufer-E.	99	—	—	637	7457	17 098	475 208	*17 051*	*2264*	71 200
48	Rheiniſche	3516	2207	in Kol. 214b	14 510	102 439	119 578	4 238 036	*56 986*	*7566*	205 522*
49	Schleswigſche	774	—	—	i. Kol. 215b	84 212	4742	314 551	*10 059*	*1335*	20 268
50	Taunus-E.	55	—	—	„ „ 215b	2641	3777	130 323	*19 422*	*2596*	24 557*
51	a. Thüringiſche	3906	3673	—	9128	35 575	15 853	2 060 785	*53 388*	*7088*	239 866
	b. Werra-E.	i. K. 206 u. 211	i. K. 206 u. 211	i. K. 206 u. 211	i. Kol. 215b	19 173	2412	486 073	*21 403*	*2842*	55 223
52	Tilſit-Inſterburger	87	—	—	17*	3909	689	32 289	*4509*	*599*	9729
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
53	Ungariſche Staats-E.	541	3210	1320	1151	5380	3398	616 628	*37 714*	*5007*	1401
54	Auſſig-Teplitzer	151	—	—	i. Kol. 215b	2681	126	522 519	*80 511*	*10 689*	15 206
55	Böhmiſche Nordbahn	160	—	—	113	2623	6015	324 584	*17 348*	*2303*	96 485
56	Böhmiſche Weſtbahn	1466	8816	—	763	20 855	15 773	1 497 634	*56 175*	*7458*	36 892
57	Brünn-Roſſitzer	8	—	—	6	36	—	242 420	*64 645*	*8582*	1517
58	Buſchtěhrader {a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn}	61	—	—	i. Kol. 215b	473	14 047	655 045	*57 309*	*7609*	34 210*
59	Fünfkirchen-Barcs'er	40	113	—	184	4714	—	189 608	*21 091*	*2800*	27 605
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	i. K. 204 u. 211a	in Kol. 211a	i. K. 204 u. 211a	i. K. 204 u. 211a	i. Kol. 211a	i. K. 208—212	3 082 921	*57 389*	*7619*	74 626
61	Graz-Köflacher	i. Kol. 210	—	in Kol. 210	i. Kol. 210	„ „ 210	—	367 718	*69 250*	*9193*	27 952*
62	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	8572	38 830	—	25 751	901 865	376 231	13 590 964	*170 355*	*22 618*	329 079
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	272	—	—	915	2703	2655	205 803	*9768*	*1297*	3631
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokomotivbahn	10 654	22 593	1053	26 147	231 570	127 268	4 258 750	*74 807*	*9932*	569 073
	Kaiſerin Eliſabeth b. Pferdebahn	89	67	—	—	—	5488	224 468	*12 923*	*1716*	36 520
65	Kaſchau-Oderberger	22	—	—	60	1102	784	115 250	*28 110*	*3732*	21 532
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	259	131	—	197	1968	14 579	266 328	*7993*	*1061*	35 721
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	i. Kol. 210	—	in Kol. 210	i. Kol. 210	i. Kol. 210	24 713	872 145	*23 407*	*3108*	62 723
68	Mohacs-Fünfkirchener	290	in Kol. 214a	—	„ „ 215b	3260	—	527 863	*65 330*	*8673*	2888
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	7775	—	—	13 273	36 533	—	7 175 495	*115 158*	*15 289*	22 598
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	11 881	—	—	19 712	1 047 543	—	9 414 289	*102 163*	*13 561*	26 717
	c. Wien-Neu-Szönyer	496	—	—	4632	53 331	—	966 867	*46 195*	*6133*	28 721
70	I. Siebenbürger	i. Kol. 214c	in Kol. 214c	1183	979	17 916	—	415 542	*14 846*	*1971*	14 599
71	Südbahn und Tiroler	29 147	—	in Kol. 214a	37 956	206 361	—	15 322 458	*58 469*	*7763*	238 019
72	Süd-Norddeutſche	in Kol. 211b	in Kol. 211b	„ „ 211b	i. Kol. 211b	i. Kol. 211b	i. K. 208, 210a, 211b	975 603	*33 184*	*4406*	88 181
73	Theiß-Bahn	7300	12 742	—	8248	179 350	i. K. 208—215	2 725 873	*35 259*	*4681*	148 800*
74	Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	i. Kol. 211a	i. Kol. 211a	i. Kol. 211a	352 148	*30 568*	*4056*	20 379
	C. Fremdländiſche Bahnen.										
75	Niederländiſche Staats-E.	„ „ 215b	—	—	in Kol. 215b	68 861	68 113	794 302	*7111*	*944*	68 817
76	Grand Central Belge	775	—	—		80 435	—	2 401 482	*31 185**	*4140*	33 422
77	Lüttich-Maſtrichter	24	—	—		5271	179	75 165	*19 473*	*2585*	10 251
78	Niederländiſche Rhein-E.	1445	348	—	9966	41 718	143 213	1 128 113	*47 340*	*6285*	157 707
79	a. Warſchau-Wiener	4392	—	1608	i. Kol. 215b	16 072	39 666	1 708 854	*36 829*	*4890*	161 008
	b. Warſchau-Bromberger	1029	—	346	„ „ 215b	6818	12 461	395 732	*20 088*	*2667*	83 607

Ergebnisse.

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	
							B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.							
Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen			Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung			Unterhaltung			
	a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)		des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Procente.	Procente.	Procente.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 595 418	134 061	17 799	15,62	23,09	67,95	8,96	90 537	40 405	5263	32 751	13 921	19 780	2334	40a
885 908	39 709	5272	9,81	29,99	61,01	9,00	63 383	72 247	567	10 311	1024	1538	1617	- b
1 955 023	68 286	9066	12,30	27,93	62,59	9,49	162 155	44 652	1538	20 958	7212	17 003	9290	41a
672 197	47 072	6249	12,0	24,89	71,61	3,50	71 209	26 331	3446	7669	651	6261	2156	- b
626 944	32 535	4319	9,67	45,75	47,05	7,20	47 020	26 565	1013	3717	1824	3083	2182	42
182 168	29 477	3914	9,68	35,84	56,02	8,14	16 328	4032	i. Kol. 224	942	273	474	652	43
296 567	31 218	4145	12,82	29,35	68,28	2,37	21 958	8602	164	2406	464	1590	876	44
469 840	15 558	2066	6,73	38,03	58,12	3,85	63 711	18 807	1818	1876	1090	2207	1388	45
1 930 154	80 423	10 678	7,00	21,98	69,89	8,13	118 213	177 920	25 642	17 811	911	4325	3321	46a
470 638	56 296	7475	6,21	21,84	72,14	6,02	32 054	17 435	in Kol. 224	2001	38	462	797	- b
47 530	23 017	3057	5,58	54,78	37,67	7,55	8961	1613	in Kol. 224	1115	17	270	185	- c
48 000	12 565	1670	4,15	34,24	40,12	25,63	14 156	6003	in Kol. 224	912	28	i. Kol. 224	211	- d
739 518	26 534	3523	8,65	26,11	64,26	9,63	48 685	33 637	538	4562	116	2832	1693	47
6 930 941	93 195	12 373	11,20	35,89	61,15	2,96	482 990	188 893	14 834	22 428	10 012	59 760	19 405	48
616 868	19 727	2619	5,57	45,72	50,92	3,29	89 223	14 720	2330	5159	856	1946	850	49
506 048	75 417	10 082	9,10	69,39	25,76	4,85	17 602	7910	222	6211	310	2029	649	50
3 441 568	89 160	11 837	11,51	33,15	59,88	6,97	174 074	331 452*	6200	19 400	4631	17 912	13 364	51a
754 495	33 223	4411	10,66	28,26	64,42	7,32	58 264	58 137	195	1661	1465	1422	1630	- b
80 535	11 248	1493	7,27	47,83	40,09	12,08	10 386	4830	80	622	54	723	333	52
790 157	48 328	6416	13,035	21,78	78,05	0,17	26 860	23 916	1183	3125	501	—	1367	53
607 984	93 680	12 437	31,22	11,56	85,95	2,49	13 815	70 135	247	8475	227	12 170	1444	54
566 406	30 273	4019	8,96	25,66	57,31	17,03	23 263	26 524	265	774	879	1008	1324	55
1 897 583	71 177	9450	16,18	19,13	78,93	1,94	42 462	213 989	10 983	28 279	2664	15 804	4276	56
258 220	68 859	9141	36,18	5,53	93,88	0,39	6896	9410	1066	3166	207	1560	1003	57
752 272	65 816	8738	13,28	8,98	87,07	4,35	23 604	82 012	9213	8131	i. Kol. 252	—	1864	58
277 090	30 822	4092	13,12	21,61	68,43	9,96	13 753	33 788	—	4303	476	—	445	59
3 955 909	73 639	9777	22,77	20,18	77,93	1,89	111 522	209 781	84 133	47 390	23 247	18 793	8007	60
440 194	82 899	11 005	17,47	10,11	83,54	6,35	10 028	5644	4972	9616	340	4507	285	61
16 815 070	210 768	27 983	21,38	17,22	80,83	1,95	260 957	879 811	175 655	92 098	7631	7928	—*	62
361 993	17 180	2281	8,52	42,15	56,85	1,0	30 694	27 618	124	939	606	1425	672	63
6 838 560	120 122	15 948	17,24	29,40	62,28	8,32	136 472	594 066	14 170	70 112	2800	24 271	i. Kol. 223	64a
284 763	16 394	2177	—	8,35	78,83	12,82	13 735	22 117	1834	1947	—	720	» » 223	- b
152 259	37 136	4931	17,01	10,17	75,09	14,14	8570	1820	—	963	470	—	1565	65
487 689	14 637	1943	7,26	38,05	54,62	7,33	48 821	101 504	2987	1578	2334	5517	1110	66
1 288 596	34 584	4592	14,74	27,45	67,68	4,87	49 474	44 142	9843	14 144	2404	12 208	2957	67
580 142	71 799	9532	21,09	8,51	90,99	0,50	22 886	40 663	2531	14 217	1484	991	5758	68
9 145 415	146 773	19 487	17,94	21,29	78,46	0,25	177 574	777 370	27 263	68 566	in Kol. 226	38 385	12 287	69a
12 014 833	130 383	17 311	22,47	21,42	78,26	0,32	223 335	1 022 613	34 355	87 264	in Kol. 226	82 049	14 671	- b
1 245 896	59 527	7903	20,25	20,09	77,60	2,31	40 216	192 262	7325	15 582	in Kol. 226	10 287	2614	- c
649 879	23 218	3083	16,34	33,81	63,94	2,25	36 176	17 000	327	1298	1696	616	400	70
20 606 233	78 632	10 440	15,05	24,49	74,36	1,15	272 329	861 192	37 040	122 250	7439	72 425	42 675	71
1 338 306	45 520	6043	11,66	20,51	72,90	6,59	58 700	152 833	5079	21 676	3149	18 834	1825	72
3 931 854*	50 858	6752	20,51	26,89	69,33	3,78	135 241	311 699	i. Kol. 224	41 289	3569	5386	11 069	73
503 873	43 739	5803	14,50	26,07	69,82	4,01	15 973	11 076	303	1919	1121	618	436	74
2 041 096	18 273	2426	5,35	57,71	38,92	3,37	202 121	26 095	23 728	18 343	7736	5403	3386	75
3 306 545	42 920*	5698	6,59	26,38	72,62	1,01	144 775**	148 916	i. Kol. 223	15 277	2674*	53 951*	11 014	76
173 331	44 904	5962	6,33	50,72	43,36	5,92	9720	3493	3309	731	—	1168	331	77
2 483 295	104 209	13 835	11,59	48,22	45,43	6,35	6393	152 811	6317	16 573	3323	15 524	i. K. 224 u. 226	78
2 677 003	57 694	7660	12,10	30,12	63,24	6,01	165 853	66 771	3056	72 216	8845	20 653	3470	79a
674 427	34 235	4545	10,69	28,92	58,69	12,40	51 646	73 961	2246	18 853	7301	7333	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
		(Forts.) IV. Finanz-										
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
											Kosten	
		Heizung der Wärter-lokale.	Grund-steuer, Feuer-versiche-rung &c.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilo-meter	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung &c.	Feuerung der Loko-motiven.	Schmiere der Maschinen und Tender
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
1	Badische	14 434*	4592	2109	2129	8613	972 878	8615	1144	691 430	272 092	20 663
2	Bayerische	i. Kol. 248	1009	32 343	i. Kol. 251	20	2 454 036	10 742	1426	1 387 048	873 833	49 779
3	Friedrich-Franz-E.	2551*	312	126	" " 223	770	50 427	3266	434	33 292	20 090	1347
4	Main-Neckar-E.	i. Kol. 248	961	215	8088	1802	132 126	11 360	1508	155 726	37 578	3106
5	Oldenburgische	84	598	—	28	543	52 588	3125	415	39 118	15 327	1616
6	Bebra-Hanauer	5988	—	160	368	1945	183 214	9542	1267	74 765	35 143	3441
7	Hannoversche	69 529*	—	6948	3300	30 068	1 476 629	13 649	1812	562 230	463 690	29 661
8	Main-Weser-B.	3516	1942	714	1320	12 089	328 331	12 423	1649	213 904	87 545	7058
9	Nassauische	8840*	257	108	1803	1461	201 377	8029	1066	107 887	34 388	2747
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	84 234	15 601	14 028	8420	83 606	1 498 300	20 740	2754	370 903	291 783	21 819
11	Preuß. Ostbahn	8745	32 764	19 039	4406	2868	1 188 309	9758	1296	495 703	314 558	23 846
12	Saarbrücker	19 791*	15 129	759	432	1222	412 142	21 081	2798	189 812	61 799	9844
13	Westfälische	17 347*	254	1525	2619	15 350	658 104	12 690	1685	249 340	98 355	13 172
14	Sächsische Staats-E.	—	6700	4811*	3139	27 048	869 901	8094*	1075*	1 331 326	334 561	27 060*
15	Württembergische	—	10 030	3521	1989	1433	1 323 428	13 511	1794	540 369	329 797	50 087
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltung.											
16	a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	97 671*	6231	5363	6245	7757	1 490 327	14 489	1924	1 231 471	244 779	62 217
17	a. Oberschlesische	47 495*	16 028	5189	2832	127 789	720 020	20 725	2752	501 624	108 729	11 748
	b. Breslau-Posen-Glogauer	14 670*	5501	2199	1499	73 462	290 848	10 447	1387	122 520	41 509	15 709
	c. Stargard-Posener	14 656*	1907	2869	1006	10 015	190 024	8397	1114	105 827	30 494	4292
18	Rhein-Nahe-E.	8518	1846	615	420	3936	242 519	15 157	2012	75 484	41 142	6765
19	Wilhelms-Bahn	—	3752	515	428	17 378	136 123	5542	736	40 037	21 668	3925
20	a. Gößnitz-Geraer	—	121	24*	70	3894	22 834	4942	656	22 850	7599	523*
	b. Greiz-Brunner	—	322	26*	259	216	6054	3881	515	7767	1424	236*
21	a. Löbau-Zittauer	—	47	75*	126	1041	31 216	6922	919	40 217	13 015	854*
	b. Zittau-Reichenberger	—	5382	105*	134	485	59 737	16 827	2234	41 089	8923	586*
	b) in Privatverwaltung.											
22	Altona-Kieler	3029	9196	207	—	9893	275 787	8408	1116	102 244	49 634	3954
23	Bayerische Ostbahnen	{27 142* / 8734}	8411	1737	836	5008	731 542	8987	1193	356 090	182 970	10 217
24	Berlin-Anhaltische	2144	17 833	3947	3684	21 246	438 276	8918	1184	300 672*	147 165	29 357
25	Berlin-Görlitzer	1865	1500	389	2345	7935	118 514	4294	570	66 886	43 095	3776
26	a. Berlin-Hamburger	14 664*	8873	i. Kol. 234	926	10 996	671 405	16 903	2244	279 735	171 281	13 004
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	39 814	19 050	2529	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1724	1113	—	—	44 242*	350 525	17 939	2382	223 634	125 943	6586
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	in Kolonne 234	11 667	1395	1959	26 019*	277 323	9337	1240	126 537	111 233*	8122*
	b. Starg.-Cösl.-Clb.		1494	1419	750	7546*	121 007	5284	702	45 129	39 671*	2597*
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.		212	7	117	1302*	11 979	1346	179	6722	7669*	555*
	d. Vorpommersche		3140	1081	1076	13 485*	174 603	5561	738	52 199	45 884*	3353*
29	Braunschweigische	8320*	1661	5242	10 572	15 971	507 843	13 967*	1854*	203 417	242 314	19 074
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1869	6989	5335	958	18 209	227 981	9958	1322	77 956	65 937	16 905
31	Frankfurt-Hanauer	282	11 808*	289	i. Kol. 251	2045*	55 554	10 175	1351	40 831**	22 082	3893
32	Glückstadt-Elmshorner	55	949	4	35	4076*	25 434	5652	750	7096	3782	406
33	Hessische Ludwigs-E.	4570*	23 478	—	340	30 999*	198 596	7003	930	240 061	78 920	13 986
34	Homburger	1063	179	—	74	3771*	25 411	10 544	1400	14 090	5023	315
35	Kirchheimer	—	116	—	—	1078*	2941	3400	451	3623	1916	283
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	7813	4859	2280	4879	196 847	1 606 333*	22 728*	3017	791 232	258 637	34 773
37	Leipzig-Dresdener	2439	59 499*	3216	i. Kol. 258	23 654	660 919	22 008	2925	349 490	119 046	37 484
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	90	1201*	40	" " 258	881	7955	9944	1319	6946	3001	270*
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	2408	2332	—	179	1086	89 115	6042	802	43 372	33 068	2296

Ergebnisse.

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
die Transport-Verwaltung.												
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist)	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
30 263	15 042	13 334	16 439	109 413	48 971	264 994	in Kol. 246c	243 189	in Kol. 246c	—	54 307*	1
43 177	31 746	33 131	25 310	114 389	134 808	486 741	77 642	152 441	287 755	118 404	200 683*	2
4845*	947	557	559	in Kol. 237	104	7257	4917	9342	—	—	2542	3
6497	2382	2863	1405	18 157	1564	50 864	in Kol. 246c	66 086	—	85 922	13 014	4
3934	505	961	442	in Kol. 237	1851	6880	981	1875	938	1348	2596	5
6221	544	723	856	5485	627	19 308	2581	17 231	—	—	1594	6
50 193	9888	9513	11 659	128 956	57 468	349 281	66 424	187 665	—	182 667	—	7
13 008	2093	3317	2071	24 290	21 721	91 492	27 139	39 627	—	—	9221	8
11 871	2261	2424	1646	6196	12 538	23 998*	7630*	29 915*	—	—	in Kol. 230	9
49 129	20 179	12 414	32 214	164 966	348 159	206 319	66 472	250 282	—	215 488	28 057	10
53 028	17 035	10 436	16 949	71 087	102 072	282 451	62 296	138 059	2261	200 213	80 859	11
18 911	9365	2158	3602	10 345	5419	70 126	in Kol. 246c	111 388	10 585	—	in Kol. 230	12
16 528	3661	448	6758	24 812	63 127	90 761	15 256	78 913	20 703	264 587	14 285	13
8443*	29 001*	1945*	24 236	215 054	36 822	176 584	65 273	190 472	338	—	15 432	14
56 685	14 233	7591	3934	36 565	17 179	226 393	in Kol. 246c	252 962	in Kol. 246c	—	147 366	15
84 353	19 902	17 020	26 640	134 562	13 709	225 872	in Kolonne 246c enth.	242 120	15 757	—	in Kol. 230	16
8183	8068	508	13 562	in Kol. 237	6530	145 979		136 869	in Kol. 246c	—	—	17a
13 868	2586	1062	5240	19 059	8583	56 404		39 448		—	—	- b
11 931	2196	991	5302	7569	1363	27 943		19 992		—	—	- c
10 370	2553	1533	1470	6751	13 117	80 977		40 516	11 169	—	in Kol. 230	18
6931	4737	859	2535	3093	34 831	18 410	2472	34 530	738	—	1396	19
191*	238*	20*	558	3172	410	—	—	—	—	—	249	20a
44*	53*	14*	153	512	18	377	in Kol. 246c	47	in Kol. 246c	—	53	- b
115*	880*	17*	815	2534	824	6642	1407	4081	10	—	645	21a
79*	603*	12*	529	4923	559	4211	964	2798	7	—	820	- b
2823	1099	2156	1891	71 206	3937	32 890	13 767	27 885	—	—	5070	22
in Kol. 252	13 269	i. Kol. 241	in Kol. 252	33 938	45 619	123 145	in Kol. 246c	116 364	—	—	5429	23
" " 239	26 583	" " 241	25 423*	48 637	9826	50 125	" " 246c	81 276	in Kol. 246c	—	11 539	24
8486	1159	756	3282*	16 729	10 750	17 281	4787	10 231	200	—	5327	25
23 192	16 092	11 293	26 592*	236 312*	74 882*	106 384	48 037	114 091	—	494 372	11 288*	26a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
1989	6783	1071	5856	58 395*	11 987	48 487	36 174	39 685	—	—	—	27
15 703	1119*	4647	4770	61 207	15 069	42 334	11 520	14 593	—	—	4856	28a
5600	399*	1657	1701	21 830	5374	18 880	4963	9908	—	—	1732	- b
1082	77*	220	339	4219	1039	1689	354	549	—	—	335	- c
6477	461*	1917	1967	25 249	6216	33 518	5297	12 023	—	—	2003	- d
i. Kol. 239	9916	i. Kol. 241	34 344*	in Kol. 237	—	163 302	31 294	93 572	in Kol. 246c	3262	in Kol. 230	29
3619	2741	15 211	2266	13 163	14 739	55 610	in Kol. 246c	61 330	—	—	—	30
3425	559	681	5945*	31 457	7917*	12 908	3572	5126	—	—	1584*	31
261	90	20	61	—	1369	2147	1410	1148	119	—	457	32
13 638	2334	6891	1738	38 344	33 355	40 658	in Kol. 246c	36 712	in Kol. 246c	—	17 024	33
915	69	673	288	1192	521	2268	4480	1092	1	—	891	34
113	28	52	30	398	—	115	39	—	—	—	200	35
58 966	22 562	13 206	17 881	146 189	105 965	249 902*	in Kol. 246c	382 333*	90 127*	—	43 892	36
i. Kol. 239	i. Kol. 239	i. Kol. 239	27 654*	24 618	in Kol. 245	39 445	" " 246c	69 916	in Kol. 246c	2036	11 908	37
70*	90*	236	88	—	—	1681	1857	—	38	2256	371	38
4070	745	14 816*	4759	48 829	—	19 419	4500	10 222	—	—	2244	39

IV. Finanz= (Fortſ.)

(Fortſ.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung. — 2) Für

No.	A. Deutſche Eiſenbahnen.	230 Heizung der Wärter=lokale. Thlr.	231 Grundſteuer, Feuerverſicherung ꝛc. Thlr.	232 Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	233 Büreaubedürfniſſe, Druckſachen und Formulare. Thlr.	234 Sonſtige Ausgaben Thlr.	235 Zuſammen. Thlr.	236 Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	236 Durchſchnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	237 Beſoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienſtkleidung ꝛc. Thlr.	238 Koſten: Feuerung der Lokomotiven. Thlr.	239 Koſten: Schmieren der Maſchinen und Tender. Thlr.
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)											
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	8431*	10 221*	977	s. Kol. 251	17 030*	241 650	*12 482*	*1657*	105 372	94 345	9028
	b. Halle-Kaſſeler	2451	1598	—	—	491	155 227	*6958*	*924*	78 859	58 886	10 883
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	6155	29 919	4244	—	5542	308 668	*10 781*	*1431*	139 221	108 542	25 148
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	2752	5873	917	—	2071	129 336	*9057*	*1202*	39 595	34 295	8549
42	Mecklenburgiſche	1246	1046	195	316	1375	89 582	*4649*	*617*	60 381	24 490	1895
43	Neiſſe-Brieger	590*	s. Kol. 234	63	125	534	24 013	*4119**	*547*	12 212	8372	597
44	Niederſchleſiſche Zweigbahn	373	370	260	—	1225	38 288	*4030*	*535*	19 612	18 401	1509
45	Oſtpreußiſche Südbahn	1023	445	815	728	1008	94 916	*3143*	*417*	62 213	35 425	1416
46	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	s. Kol. 234	10 037	425	in Kol. 234	30 404	389 009	*16 208*	*2152*	188 330	72 890	8395
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	„ „ 234	2160	in Kol. 234	in Kol. 234	10 866	65 813	*7872*	*1045*	51 015	19 058	2195
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	—	405	in Kol. 234	in Kol. 234	2799	15 365	*7441*	*988*	6442	1754	202
	d. Pfälziſche Nordbahnen	s. Kol. 234	788	in Kol. 234	220	527	22 845	*5980*	*795*	9921	2418	278
47	Rechte Oder-Ufer-E.	3354*	s. Kol. 234	758	1021	2640	99 836	*3582*	*476*	107 875*	38 546	5295
48	Rheiniſche	4056	11 314	—*	9381	51 792	874 865*	*11 764*	*1562*	460 172	183 305	29 340
49	Schleswigſche	200	7316	486	200	422	123 708	*3956*	*525*	41 685	36 105	1813
50	Taunus-E.	611*	3296	102	142	516	39 600	*5901*	*789*	52 317	18 914	4761
51	a. Thüringiſche	2792	4417	4868	2715	6024	587 849	*15 229*	*2022*	215 950	159 066	13 344
	b. Werra-E.	1270	1226	3	357	1831	127 461	*5613*	*745*	51 395	45 786	2476
52	Tilſit-Inſterburger	712*	1263	204	110	19	19 336	*2700*	*358*	6956	5645	532
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
53	Ungariſche Staats-E.	219	1100	—	556	—	58 827	*3598*	*478*	88 318	28 617	3897
54	Auſſig-Teplitzer	275	1773	154	102	720	109 537	*16 878*	*2241*	39 044	8879	3706
55	Böhmiſche Nordbahn	s. Kol. 248	—	1656	s. Kol. 234	3248	58 941	*3150*	*418*	64 796	28 694	5373
56	Böhmiſche Weſtbahn	1033	5239	1140	522	4758*	331 149	*12 421*	*1648*	112 525	44 257	9305
57	Brünn-Roſſitzer	—	s. Kol. 260	—	866	316	24 490	*6530*	*867*	22 785	4241	452
58	Buſchtěhrader a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn	s. Kol. 222	„ „ 258	s. Kol. 224	240	1613	126 677	*11 083*	*1471*	50 246*	19 831	s. Kol. 238
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	4567	—	57 332	*6377*	*847*	41 430	20 618	7776
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	s. Kol. 222	s. Kol. 260	2654	3295	13 307	522 129	*9720*	*1291*	381 755	99 702	5526
61	Graz-Köflacher	„ „ 226	1666*	274	758	869	38 959	*7337*	*974*	24 742	5105	1454
62	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	4986	—	7835	21 380	9094	1 467 375	*18 393*	*2442*	1 224 853	315 555	41 873
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	1520	2525	841	1073	68 037	*3229*	*429*	89 870	17 748	3808
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokomotivbahn	s. Kol. 223	23 243	220	3827	5873	875 054	*15 370*	*2041*	796 185	285 966	43 580
	Kaiſerin Eliſabeth b. Pferdebahn	„ „ 223	2856	153	100	—	43 462	*2502*	*332*	54 748*	—	—
65	Kaſchau-Oderberger	105	217	—	782	—	14 591	*3559*	*472*	25 444	4221	453
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	8606	531	2158	175 146	*5256*	*698*	160 254	50 733	12 985
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	s. Kol. 259	3269	1245	28 238	167 924	*4507*	*599*	149 880	41 630	3497
68	Mohacs-Fünfkirchener	1367	617	—	1507	453	92 474	*11 445*	*1519*	41 544	22 652	6778
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	—*	—*	4816	4785	21 295	1 132 341	*18 172*	*2413*	959 972	188 052	27 838
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—*	—*	1675	8919	14 470	1 489 351	*16 162*	*2146*	1 233 770	303 093	25 242
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	72	1263	1729	271 350	*12 965*	*1721*	184 390	60 337	2887
70	I. Siebenbürger	1197	2418	840	432	3210	65 610	*2344*	*311*	70 605	40 300	3129
71	Südbahn und Tiroler	—	23 410	50 314	16 446	309 105	1 814 625	*6924*	*919*	1 995 104	753 979	67 764
72	Süd-Norddeutſche	—	9413	2438	657	26 648	301 252	*10 247*	*1360*	127 976	49 386	6092
73	Theiß-Bahn	s. Kol. 223	11 676*	636	5585	4890	531 049	*6869*	*912*	400 736	261 443	11 856
74	Turnau-Kralup-Prager	—	3055	810	82	102	35 495	*3081*	*409*	41 137	10 808	2477
	C. Fremdländiſche Bahnen.											
75	Niederländiſche Staats-E.	—	7623	—	339	12 430	307 204	*2750*	*365*	359 024	89 923	13 722
76	Grand Central Belge	—	7589*	—	1815	38 510*	424 521	*5657*	*751*	422 220*	85 669*	18 250
77	Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	13 517*	32 269	*8360*	*1110*	32 235*	4766	3283
78	Niederländiſche Rhein-E.	—	5002	s. Kol. 224	s. K. 221 u. 226	s. Kol. 224	205 948	*8642*	*1147*	179 397	83 523	13 205
79	a. Warſchau-Wiener	28 862*	—	1822	6926	14 126	392 600	*8461*	*1123*	271 458	112 880	16 364
	b. Warſchau-Bromberger	4852*	—	121	2953	32 031	201 327	*10 220*	*1357*	65 962	34 197	4084

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
der Transportkräfte:						Reparaturkosten						
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, (s. b. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- 2c. Fonds erhoben ist)	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
4 925	2194	32 324	10 236	129 531	4427	63 917	20 454	70 547	—	—	977*	40a
2622	1426	—	3640	27 193	66	29 200	9324	15 191	in Kol. 246c	—	6853*	- b
Kol. 239	9843	in Kol. 241	in Kol. 241	40 606	6723	46 107	13 809	37 035	—	—	16 154	41a
„ 239	4032	„ „ 241	„ „ 241	9866	1613	19 672	5742	12 121	—	—	4612	- b
539	600	8	1307	3789	1317	20 854	5862	15 071	—	—	4827	42
1329	149	2104*	351	1552	1191	4183	in Kol. 246c	2673	—	—	477	43
1277	128	325	439	6897*	—	6309	1016	5117	—	—	1830	44
1633	1678	146	978	6716	—	17 307		6077	in Kol. 246c	—	5145	45
13 833	5078	3430	2885	in Kolonne 252	—	31 975	in Kol. 246c	56 975	—	29 136	13 343	46a
3690	1264	910	755		—	8369		20 286	75	550	7230	- b
420	90	72	70		—	768	682	in Kol. 246b	—	—	315	- c
583	126	132	98		—	1060	in Kol. 246c	4418	—	—	550	- d
5303	1302	867	1267	in Kol. 237	1459	23 229	2060	14 680	1516	—	6024	47
51 017	27 161	in Kol. 241	11 454	151 210*	87 320	86 415	in Kol. 246c	73 185	25 010	—	47 566	48
4380	1845	—	—	16 320*	1220	18 580	5686	8575	—	—	2625	49
Kol. 239	3708	in Kol. 241	607	11 391	30 291*	6515	in Kol. 246c	14 537	2237	7936	3902	50
22 044	2619	4684	4937	51 679	52 736	158 310*	39 144*	107 696*	—	—	35 548	51a
5733	240	207	945	19 126*	14 540	33 352	in Kol. 246c	17 224	—	—	6508	- b
486	270	998	175	719	1403	1867	523	1154	15	—	400	52
841	897	316	1110	27 377	—	29 045	4102	10 128	513	—	263	53
Kol. 239	1455	4569	257	7304	9006	16 722	2488	16 947	12	—	3315	54
„ 239	1569	2438	1368	3677	2426	5889	1072	3967	27	—	3887	55
4933	1989	1895	1659	18 897	15 117*	44 553	11 961	57 257	65	—	9270	56
Kol. 239	309	215	97	6055	4343*	5549	782	10 299	—	—	1294	57
„ 238	in Kol. 238	2156*	1458	in Kol. 237	5434	13 994	3688	11 904	—	—	in Kol. 243	58
„ 239	1312	1121	408	9895	1049	7089	1389	6062	2	1728	1609	59
K. 237—239	20 440	16 473	3260	in Kol. 237	54 786	117 792	38 396	166 267	6580	173 600	25 521	60
819	893	241	1027	18 286	961	6627	1010	10 063	4	228	—	61
24 147	23 483	27 108	21 901	239 449	34 872	383 389	104 006	462 310	—	—	35 202*	62
1341	1000	in Kol. 241	1013	—	—	2184	703	1482	578	—	5397	63
Kol. 239	20 442	12 028	6561	in Kol. 237	54 943	223 579	78 157	144 860	154	—	36 217	64a
—	1243	in Kol. 241	—	—	135 764*	—	976	10 386	41	—	1003	-b
	759	333	107	4000	394	412	107	793	—	—	1134	65
in Kol. 239	1996	5026	817	in Kol. 237	1294	10 907	2066	2716	390	—	7900	66
	4086	3611	1781	11 531	7558	39 238	14 049	67 742	5762	—	12 780	67
765	1513	648	1757	35 226	7406	16 102	2000	21 099	1150	—	2062	68
	19 384		8880	24 433	69 696	256 381	68 450	273 024	7792	—	33 384	69a
in Kolonne 239	29 932	in Kol. 241	9035	37 983	116 330	287 593	71 123	438 119	12 690	—	41 153	- b
	1721		1082	5389	18 291	41 703	10 772	49 435	692	—	7262	- c
	1824	984	433	5906	4866	7905	1439	8154	74	2218	3343	70
8829	39 819	in Kol. 241	20 398	754 847	28 621	439 394	167 723	305 490	in Kol. 246c	—	120 413	71
in Kol. 239	1654	2226	2274	40 583	18 282	76 556	19 489	74 119	10	—	3989	72
„ „ 239	19 687	in Kol. 241	2416	15 082	3981	96 083	39 409	99 148	39	—	19 912	73
1117	937	700	714	5360	—	2727	593	2407	46	—	2901	74
3637	6410	4340	7726	—	13 564	75 113	in Kol. 246c	69 714	—	—	14 915	75
35 867*	15 246	15 643*	12 664*	in Kol. 237	88 995*	170 854	„ „ 246c	172 502	22 426*	—	23 685*	76
944	325	361	750	452	1065	9112	5327	in Kol. 246b	783	287	1085	77
in Kol. 239	14 884	in Kol. 241	937	133 680	4750	58 409	37 986	59 840	—	20 571	7276	78
6784	16 627	474	3781	4788	2575	82 581	in Kol. 246c	85 443	—	—	in Kol. 230	79a
2083	5996	113	898	604	1413	72 410	„ „ 246c	70 330	—	—	„ „ 230	- b

(Forts.) **IV. Finanz-**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 2) Für die Transport-Verwaltung.							3) Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güter-Verkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	Durchschnittlich b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
	I. Staatsbahnen.											
1	Badische	161 516	1341	35 920	45 927	2 024 841	2,85	3,15	12 257	67 660	636	8920
2	Bayerische	87 524	7014	51 547	509 964	4 672 936	3,39	2,62	in Kol. 256	81 804	429	26 098
3	Friedrich-Franz-E.	6310	7	1753	4826	98 695	2,41	3,22	4500	14 312	i. Kol. 258	1187
4	Main-Neckar-E.	33 829	1119	1422	302	481 836	5,09	4,35	16 784	2833	614	2396
5	Oldenburgische	6595	40	240	989	86 538	1,79	2,35	in Kol. 256	15 362*	506	2718
6	Bebra-Hanauer	26 545	115	7975	4308	207 462	2,23	2,33	4546	20 691	—	3862
7	Hannoversche	347 480	4326	32 907	55 894	2 549 902	3,43	2,27	24 433	123 539	3588	20 885
8	Main-Weser-B.	38 713*	2203	8132	13 541	605 075	3,23	2,59	8058	54 205	55	5859
9	Nassauische	29 869	485	7390	8288	289 533	1,92	2,17	6977	24 062	62	1587
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	252 918	5670	47 258	75 591	2 489 621	3,96	2,16	8300	77 843	783	11 780
11	Preuß. Ostbahn	142 769	25 125	30 596	61 674	2 131 017	3,78	2,31	33 726	124 814	196	12 275
12	Saarbrücker	140 199	7745	6086	2810	660 194	4,11	3,55	7305	30 838	561	2669
13	Westfälische	235 199	2526	16 317	45 698	1 260 446	3,91	2,65	11 800	54 785	341	6378
14	Sächsische Staats-E.	266 483	2098	50 989	212 883	2 989 000	3,31	1,76	in Kol. 256	132 456	715	23 469
15	Württembergische	38 571	15 546	34 517	35 194	1 806 989	2,97	3,02	10 804	36 441	452	6162
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**											
16	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	344 630	37 681	70 279	161 733	2 932 725	2,94	2,33	13 714	206 104	1216	42 728
17	a. Oberschlesische	402 824	5125	13 397	30 323	1 393 469	4,19	1,66	in Kol. 256	66 392	887	6425
	b. Breslau-Posen-Glogauer	159 271	1349	5177	35 033	526 818	3,45	1,97	in Kol. 256	41 473	741	5371
	c. Stargard-Posener	114 554	—	2976	27 312	362 742	3,21	2,01	in Kol. 256	29 350	32	4253
18	Rhein-Nahe-E.	89 635	1526	3396	2662	389 066	3,24	2,78	8777*	28 992	101	2532
19	Wilhelms-Bahn	47 705	2577	4466	27 236	258 146	2,72	1,87	4810	16 892	14	3902
20	a. Gößnitz-Geraer	20 645	28	1244	6858*	64 595	3,40	2,50	in Kolonne 256	2984	214	929
	b. Greiz-Brunner	1152	17	479	289	12 635	1,80	3,47	in Kolonne 256	3754	i. Kol. 256	i. Kol. 255
21	a. Löbau-Zittauer	16 504	21	1136	2195	91 912	3,96	2,07	in Kolonne 256	2922*	81	2587
	b. Zittau-Reichenberger	11 439	21	1852	3269	82 684	4,60	2,12	in Kolonne 256	2235*	16	522
	b) in Privatverwaltung.											
22	Altona-Kieler	14 578*	110	9620	15 337	359 101	2,94	3,02	5675	19 377	1023	3638
23	Bayerische Ostbahnen	44 245	382	1478	480 751*	1 413 897	2,84	2,33	10 149	45 318	340	13 930
24	Berlin-Anhaltische	25 402*	2227	18 316	5405	782 033	3,16	2,21	29 870	43 409	770	5727
25	Berlin-Görlitzer	40 527	6016	7158	54 954	301 400	3,36	2,51	12 200	31 737	8148	3510
26	a. Berlin-Hamburger	42 149	3910	15 887	25 775*	1 714 276	5,84	3,63	17 051	55 232	433	9106
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	101 655	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	748	—	70 478	637 816	3,06	2,04	in Kol. 256	54 881	440	4291
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	41 131*	394	7030	34 303*	504 568	3,13	2,38	5811	26 175	559	2661
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	14 670*	141	2507	12 234*	189 383	2,51	2,60	4481	20 182	431	2052
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	2935*	37	454	2364*	32 652	1,86	2,36	871	3922	85	396
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	16 967*	163	2900	14 151*	230 745	2,23	2,77	6144	27 673	591	2813
29	Braunschweigische	in Kol. 252	263	18 133	82 736	901 627	2,64	1,94	8200	86 784	—	7543
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	35 550	2219	4984	13 642	385 872	3,32	2,32	4395	23 319	342	4273
31	Frankfurt-Hanauer	5757*	1727	8214	10 383*	166 061	3,43	3,38	—	6913	260	50
32	Glückstadt-Elmshorner	2355	—	892	1919	23 532	2,30	2,82	3263*	804	171	303
33	Hessische Ludwigs-E.	19 370*	500	15 575	27 830	586 936	2,29	2,17	in Kol. 256	25 804	4826	1243
34	Homburger	966	3	993	599	34 379	2,19	3,35	1667	2265	8	757
35	Kirchheimer	292	14	320	616	8139	1,20	5,22	318	—	—	118
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	385 170	2162	34 358	102 510*	2 748 865*	3,47*	2,13*	—*	83 099	2669	8737
37	Leipzig-Dresdener	195 708	2684	2502	78 121	960 612	4,10	2,55	in Kol. 256	40 709	3169	16 363
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	16 904	2,00	2,95	343	586	199	632
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6789	91	2669	7774	205 663	4,35	4,73	4400	12 349	1282	464

Ergebnisse.

259	260	261	262		263	264	265			266			267	
meine Verwaltung.					(Fortſ.) B. **Ausgaben.**									
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonſtige Ausgaben	Zuſammen.	Durchſchnittlich		Zins für gepachtete Bahnſtrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchſchnittlich			Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen			Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
			pro Meile	pro Kilometer			a. pro Meile	a. pro Kilometer	b. pro Nutzmeile.	a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-	c. auf die allgemeine		
			Bahnlänge.				Bahnlänge.			Verwaltung.				
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr		Thlr.	Procente				
1793	10 495	101 761	901	120	60 868	3 160 348	27 985	3715	4,45	31,39	65,33	3,28	51,05	1
1780	18 254	128 365	562	75	193 009	7 848 346*	34 355	4561	5,69	33,82	64,40	1,78	63,08	2
767	2474	23 240	1505	200	—	172 362	11 163	1482	4,21	29,25	57,26	13,49	66,51	3
in Kol. 248	2685	25 312	2176	289	—	639 274	54 968	7297	6,76	20,67	75,27	3,98	57,99	4
120	927	19 633*	1166	155	—	158 759	9433	1253	3,29	33,12	54,51	12,27	46,57	5
512	3740	33 351	1737	231	—	424 027	22 085	2932	4,56	43,21	48,92	7,87	63,95	6
3562	112 023	288 030	2662	353	—	4 314 561	39 879	5295	5,80	34,22	59,10	6,68	50,92	7
1600	32 539	102 316	3871	514	—	1 035 722	39 187	5202	5,54	31,70	58,42	9,88	48,60	8
948	4025	37 661	1501	199	—	528 571*	21 075	2798	3,51	38,10	54,78	7,12	48,42	9
2368	78 732*	179 806	2489	330	—	4 167 727	57 685	7659	6,67	35,95	59,74	4,31	57,08	10
4538	23 333	198 882	1633	217	—	3 518 208	28 890	3836	6,24	33,78	60,57	5,65	45,67	11
885	2993	45 251	2315	307	38 210	1 154 797*	59 069	7841	7,15	36,91	59,04	4,05	56,69	12
1465	13 833*	88 602	1708	227	—	2 007 152	38 703	5138	6,22	32,79	62,80	4,41	68,15	13
2584	5376	164 600	1532	203	178 837	4 202 338	39 102*	5192*	4,65*	21,62*	74,29*	4,09*	42,71*	14
2213	24 115	80 187	819	109	14 132	3 224 736	32 922	4371	5,306	41,22	56,29	2,49	60,11	15
2654	111 379	377 795	3673	488	16 880*	4 817 727	46 838	6219	4,68	31,04	61,09	7,87	43,82	16
620	9778	84 102	2421	321	—	2 197 591	63 258	8399	6,62	32,78	63,41	3,83	35,42	17a
518	22 107	70 210	2522	334	—	887 876	31 892	4234	5,82	32,76	59,22	7,91	49,51	- b
349	5996	39 980	1767	235	—	592 746	26 193	3477	5,25	32,06	61,20	6,74	47,39	- c
754	5781	46 937	2934	389	—	678 522	42 408	5630	5,65	35,74	57,24	6,92	70,21	18
746	15 896	42 260	1721	228	5446	441 975	17 996	2389	4,75	31,18	59,14	9,68	39,84	19
50	817	4994	1081	144	—	92 423	20 005	2656	4,87	24,71	69,89	5,40	54,94	20a
in Kol. 256	—	3754	2406	319	620	23 063	14 784	1963	3,29	26,97	56,30	16,72	74,24	- b
—	5050	10 640	2359	313	—	133 768	29 660	3938	5,62	23,24	68,71	7,95	56,64	21a
40	84	2897	816	108	—	145 318	40 935	5435	8,09	41,11	56,90	1,99	77,71	- b
501	14 724	44 938	1370	182	32 746	712 572	21 725	2884	5,84	40,57	52,62	6,61	51,28	22
1438	12 130	83 305	1023	136	—	2 228 744*	27 380*	3635*	4,47*	32,82*	63,44*	3,74*	41,67*	23
in Kol. 248	7231	87 007	1770	235	—	1 307 316	26 602	3532	5,29	33,52	59,62	6,86	36,95	24
689	4403	60 687	2199	292	—	480 601	17 413	2312	5,36	24,66	62,71	12,63	49,59	25
3819	5281	90 922	2289	304	157 328*	2 633 931	66 312	8804	8,98	27,11	69,22	3,67	63,12	26a
—	—	4201	2010	267	—	145 670	69 699	9253	—	27,32	69,79	2,88	41,54	- b
1648	2865	64 125	3282	436	—	1 052 466	53 862	7151	5,06	33,31	60,60	6,09	37,10	27
516	2497	38 249	1288	171	—	820 140	27 614	3666	5,16	33,82	61,52	4,66	38,39	28a
421	1925	29 492	1288	171	—	339 882	14 842	1971	4,50	35,60	55,72	8,68	66,92	- b
82	374	5732	644	86	—	50 363	5639	751	2,87	23,70	64,93	11,36	79,90	- c
578	2639	40 438	1288	171	—	415 786	14 197	1885	4,31	39,17	51,76	9,07	69,54	- d
in Kol. 258	19 764	122 291	3363*	447*	—	1 531 761	42 128*	5593*	4,48	33,16	58,86	7,98	48,12	29
773	10 016	43 118	1883	250	—	656 971	28 695	3810	5,65	34,10	58,74	6,56	41,86	30
K. 213 u. 248	4428	11 651	2134	283	25 980	259 246	47 481	6301	5,35	23,82	71,19	4,99	57,21	31
42	118	4701	1045	139	—	53 667	11 926	1584	5,23	47,39	43,85	8,76	59,09	32
1060	3920	36 853	1299	172	—	822 385	28 998	3850	3,21	24,15	71,37	4,48	37,12	33
83	1793	6573	2727	362	—	66 363	27 537	3656	4,23	38,29	51,80	9,91	38,52	34
in Kol. 248	34	470	543	72	—	11 550	13 353	1773	2,41	25,46	70,47	4,07	46,91	35
2634	81 266*	178 405	2524	335	—	4 533 603*	64 146*	8516	5,72	35,43	60,63	3,94	44,81	36
in Kol. 243	2819	63 060	2100	278	—	1 684 591	56 097	7448	7,19	39,24	57,02	3,74	54,36	37
47	607	2414	3018	400	—	27 273	34 091	4523	3,23	29,17	61,98	8,85	41,67	38
1265	1618	21 378	1449	192	—	316 156	21 434	2846	6,69	28,19	65,05	6,76	54,69	39

IV. Finanz- (Fortſ.)

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
		(Fortſ.) B. **Ausgaben.** 2) Für die Transport-Verwaltung.							3) Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalſtrafen).	Entſchädigungen im Güter-Verkehre.	Druckſachen u. Büreaubedürfniſſe.	Sonſtige Ausgaben.	Zuſammen.	Durchſchnittlich a. pro Nutzmeile.	Durchſchnittlich b. pro Achsmeile.	Beſoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorſtände ꝛc.	Beſoldung der Büreau- u. Kaſſen-Beamten.	Gerichtskoſten, Stempel, Porto und Inſerate.	Druckſachen, Schreibmaterialien u. ſonſtige Büreaubedürfniſſe.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)											
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	32 419	1854	11 447	92 874	696 871	4,19	2,75	14 500	26 571	1946	5044
	b. Halle-Kaſſeler	—	713	7091	11 662	263 609	2,92	2,76	in Kol. 256	12 007	397	1668
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	—	1393	990	7411	452 982	2,95	2,14	in Kol. 256	36 092	1016	6058
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	187	109	2150	142 542	2,54	1,92	in Kol. 256	12 712	352	2137
42	Mecklenburgiſche	—	166	3418	1028	145 552	2,35	2,27	10 510	11 134	794	1616
43	Neiſſe-Brieger	10 213	1478	776	582	48 239	2,62	2,57	—	7640	1318	166
44	Niederſchleſiſche Zweigbahn	7740	34	1467	685	72 786	3,15	2,11	2553	7933	147	1225
45	Oſtpreußiſche Südbahn	1376	69	2656	1401	144 236	2,07	2,20	5800	12 036	754	1302
46	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	21 400	10 310*	13 506	68 122*	539 608	1,96	1,73	in Kolonne 256 enth.	25 666	2930	3564
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	—	3739*	3532	40 882*	163 541	2,16	2,11	in Kolonne 256 enth.	8940	304	1824
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	—	338*	325	5350*	16 828	1,97	3,08	in Kolonne 256 enth.	2208	98	433
	d. Pfälziſche Nordbahnen	—	7	447	3058	23 096	2,0	3,01	in Kolonne 256 enth.	4081	430	555
47	Rechte Oder-Ufer-E.	8013	—	7559	6300	231 298	2,71	2,59	in Kolonne 256 enth.	29 742	in Kol. 258	8168
48	Rheiniſche	—	5772	34 412	40 795	1 314 134	2,12	1,97	11 524	77 754	3200	17 062
49	Schleswigſche	—	406	in Kol. 252	1721	140 961	1,34	2,22	12 922	11 645	in Kol. 258	5464
50	Taunus-E.	—	2472	6679	2122	168 389	3,03	2,55	5372	7070	„ „ 258	3046
51	a. Thüringiſche	148 428	3939	22 786	26 174	1 069 084	3,58	2,53	10 473	39 015	3561	5860
	b. Werra-E.	30 791	962	4323	6028	239 636	3,36	2,78	4278	14 444	849	2315
52	Tilſit-Inſterburger	924	129	625	535	23 356	2,20	2,43	in Kol. 256	8511	163	462
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
53	Ungariſche Staats-E.	—	—	8960	9320	213 704	3,52	2,28	15 971	9011	in Kol. 258	3915
54	Auſſig-Teplitzer	9453	—	3403	1135	127 695	6,56	4,43	5033	15 551	2251	1157
55	Böhmiſche Nordbahn	—	—	26	3208	128 417	2,03	3,42	in Kol. 256	17 532	in Kol. 258	3997
56	Böhmiſche Weſtbahn	—	—	7890	2266	343 839	2,93	2,47	23 283	46 598	2893	7301
57	Brünn-Roſſitzer	—	—	2035	1247	59 703	8,37	6,02	—	4843	70	1011
58	Buſchtěhrader a. Lokomotivbahn / b. Pferdebahn	43 407	—	6589	1155	159 862	2,62	3,51	—	22 978	in Kol. 258	9104
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	88	2000	103 576	4,90	4,45	4183	3700	41	1409
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	—	—	36 211	12 683	1 158 992	6,67	3,17	in Kol. 256	76 637	2126	15 544
61	Graz-Köflacher	—	—	1789	1545	74 794	2,97	2,98	3000	6140	432	3595
62	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	479 754	—	46 520	149 818	3 614 240	5,24	2,33	17 016	53 030	19 231	5400
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	6032	4051	135 207	3,16	2,43	4265	4704	2473	3431
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokomotivbahn	—	—	32 087	43 553	1 778 112	4,48	3,37	in Kol. 256	62 044	3200	19 656
	Kaiſerin Eliſabeth b. Pferdebahn	—	—	1466	8912	214 539	—	—	„ „ 256	1266	7	in Kol. 257
65	Kaſchau-Oderberger	5279*	—	3617	3508	60 721	6,79	6,53	4888	4981	695	1332
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	10 759	—	267 843	3,99	5,33	in Kol. 256	20 270	in Kol. 258	8498
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	—	5567	9848	378 560	4,33	3,24	„ „ 256	88 731	37 771*	in Kol. 257
68	Mohacs-Fünfkirchener	1809*	641	756	603	164 511	5,98	3,57	7848	7207	230	2066
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	—*	—*	33 346	14 593	1 985 225	3,89	2,16	in Kol. 256	54 714	3451	19 618
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—*	—*	37 604	26 933	2 670 600	4,99	2,18	in Kol. 256	73 008	4592	26 285
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	6042	7449	397 452	6,46	3,95	in Kol. 256	11 737	738	4259
70	I. Siebenbürger	—	—	7160	282	158 622	4,04	2,74	14 987	27 353	2183	4870
71	Südbahn und Tiroler	—	—	103 527	—	4 805 908	3,51	2,52	in Kol. 256	157 332	45 034	5051
72	Süd-Norddeutſche	3020	23	14 716	16 641	457 036	3,98	4,59	in Kol. 256	27 249	3591	6456
73	Theiß-Bahn	—	—	10 999	12 217	993 008	5,18	2,89	in Kol. 256	49 691	in Kol. 258	9057
74	Turnau-Kralup-Prager	—	—*	3675	3140	78 739	2,27	2,33	274	10 248	1821	1330
	C. Fremdländiſche Bahnen.											
75	Niederländiſche Staats-E.	—	in Kol. 252	16 421	62 670	737 179	1,93	3,08	23 310	63 852	—	5919
76	Grand Central Belge	—	11 946	11 503	52 541*	1 160 041	2,31	2,85	in Kol. 256	59 564*	7062	14 270
77	Lüttich-Maſtrichter	—	1601	2001	1434	65 811	2,40	3,99	2260	7044	850	497
78	Niederländiſche Rhein-E.	30 135	791	9714	8699	663 797	3,10	3,09	10 566	14 155	1604	1385
79	a. Warſchau-Wiener	105 070	2540	10 440	26 400	748 205	3,35	2,26	50 301	58 352	515	57 207
	b. Warſchau-Bromberger	60 592	864	1923	10 363	331 832	5,28	3,70	22 077	25 074	3914	2767

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.					(Forts.) B. Ausgaben.									
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile	Durchschnittlich pro Kilometer	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile	Durchschnittlich a. pro Kilometer	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-	c. auf die allgemeine	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
			Bahnlänge.				Bahnlänge.			Verwaltung.				
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente				
4383	23 796	76 240	3938	523	92 918	1 107 679	57 215	7596	6,67	23,81	68,66	7,51	42,48	40a
555	522	15 149	679	90	—	433 985	19 452	2582	4,81	35,77	60,74	3,49	48,99	- b
2074	6621	51 861	1811	240	—	813 511	28 415	3772	5,12	37,94	55,68	6,96	41,61	41a
927	2550	18 678	1308	174	—	290 556	20 347	2700	5,19	44,51	49,06	6,43	43,22	- b
649	4213	28 916	1501	199	—	264 050	13 702	1819	4,07	33,92	55,19	10,96	42,12	42
145	720	9989	1616	215	3393*	85 634	13 857	1840	4,65	29,19	58,66	12,15	47,01	43
230	835	12 923	1360	181	—	123 997	13 052	1733	5,36	30,88	58,69	10,43	41,81	44
1340	4050	25 282	837	111	—	264 434	8756	1163	3,79	35,90	54,54	9,56	56,28	45
in Kolonne 260	16 217*	48 377	2016	267	—	976 994	40 708	5405	3,34	39,89	55,23	4,95	50,61	46a
	6516*	17 584	2103	279	—	246 938	29 538	3922	3,26	26,85	66,23	7,12	52,46	- b
	6757*	9496	4598	611	—	41 689	20 188	2681	4,89	36,65	40,37	22,78	87,71	- c
	2781*	7847	2054	273	—	53 788	14 081	1872	4,64	42,47	42,94	14,59	112,06	- d
in Kol. 258	4189	42 099	1511	201	—	373 233	13 392	1778	4,36	26,75	61,97	11,28	50,47	47
4310	48 029*	161 879	2177	289	—*	2 350 878	31 611	4197	3,60	37,29	55,60	6,88	33,92	48
in Kol. 258	—	30 031	960	127	—	294 700	9424	1251	2,80	41,96	47,93	10,19	47,77	49
„ „ 258	5569	21 057	3138	419	—	229 046	34 135	4563	4,12	17,29	73,51	9,20	45,26	50
1352	27 077	87 338	2263	300	—	1 744 271	45 188	5999	5,84	33,70	61,29	5,01	50,66	51a
860	5057	27 803	1224	162	63 479	458 379	20 184	2680	6,48	32,28	60,68	7,04	60,75	- b
78	731	9945	1390	185	—	52 637	7351	976	4,75	36,79	44,97	18,90	65,26	52
318	1891	31 106	1902	252	—	303 637	18 571	2466	5,01	19,37	70,38	10,25	38,43	53
119	2603	26 714	4116	546	—	263 946	40 669	5399	13,55	41,50	48,38	10,12	43,41	54
4163	3357	29 049	1553	206	—	216 407	11 566	1536	3,42	27,24	59,34	13,42	38,21	55
2146	6495	88 716	3328	442	24 593	788 297	29 569	3926	6,72	43,96	45,09	11,62	41,54	56
in Kol. 260	794*	6718	1792	238	—	90 911	24 243	3219	12,74	26,94	65,67	7,99	35,21	57
„ „ 258	4913*	36 995	3236	429	—	323 534	28 306	3758	5,71	39,15	49,41	11,44	43,01	58
182	312	9827	1093	145	—	170 735	18 992	2521	8,08	33,58	60,66	5,76	61,69	59
12 490	14 017*	120 814	2249	299	—	1 801 935	33 543	4454	10,37	28,98	64,32	6,70	45,55	60
318	213	13 698	2579	342	—	127 451	24 002	3186	5,06	30,57	58,68	10,75	28,95	61
1933	15 853	112 463	1410	187	—	5 194 078	65 105	8644	7,33	28,25	69,58	2,17	30,89	62
600	117	15 590	740	98	—	218 834	10 386	1379	5,15	31,06	61,79	7,12	60,45	63
in Kol. 258	16 368	101 268	1779	236	—	2 754 434	48 383	6423	6,04	31,77	64,55	3,68	40,28	64a
300	609	2182	126	17	—	260 183	14 979	1989	—	16,70	82,46	0,84	91,37	- b
506	2293	14 696	3384	476	—	90 008	21 953	2914	10,07	16,78	67,40	16,32	59,11	65
in Kol. 260	7976	36 744	1103	146	—	479 733	14 398	1911	7,14	36,51	55,83	7,66	98,37	66
58 674*	in Kol. 259	185 176	4970	660	—	731 660	19 637	2607	8,37	22,35	51,74	25,91	56,76	67
1536	666	19 553	2419	321	—	276 538	34 225	4544	10,06	33,44	59,49	7,07	47,67	68
42 363*	in Kol. 259	120 146	1928	256	—	3 237 712	51 961	6899	6,36	34,97	61,32	3,71	35,40	69a
56 413*		160 328	1740	231	—	4 320 279	46 883	6225	8,08	34,47	61,82	3,71	35,76	- b
9053*		25 787	1232	164	—	694 589	33 186	4406	11,29	39,07	57,22	3,71	55,75	- c
800	24 742	74 935	2677	355	—	299 167	10 688	1419	7,61	21,99	53,02	25,05	46,03	70
in Kol. 258	112 629	320 046	1221	162	—	6 940 579	26 485	3516	5,07	26,15	69,24	4,61	33,64	71
560	7070	44 926	1528	203	—	803 214	27 320	3627	7,00	37,51	56,90	5,59	60,02	72
in Kol. 258	48 909	107 657	1392	185	—	1 631 714	21 106	2802	8,51	32,54	60,86	6,60	41,50*	73
2973*	563	17 212	1494	198	—	131 446	11 410	1514	3,78	27,0	59,90	13,10	26,08	74
1018	24 860	118 959	1065	141	—	1 163 342	10 415	1383	3,05	26,41	63,37	10,22	57,00	75
2404	52 384*	135 684	1761*	234	44 274	1 764 520*	22 904*	3041	3,43	24,67	66,74	8,59	53,37	76
180	905	11 736	3040	404	—	109 816	28 449	3777	4,01	29,38	59,99	10,70	63,35	77
in Kol. 260	7274	34 984	1468	195	32 129	936 858	39 314	5219	4,38	22,76	73,97	3,87	37,72	78
945	9704	177 024	3815	506	—	1 317 829	28 401	3771	5,96	29,79	56,78	13,43	49,29	79a
20	5015	58 867	2988	397	—	592 026	30 052	3990	9,37	34,01	56,05	9,91	87,60	- b

(Fortf.) IV. Finanz=

	A. Deutsche Eisenbahnen.	268				269	270		271	272	
		C. Ueberschuß.									
		Der Ueberschuß beträgt:				Außerdem Bestand aus dem Vorjahre.	Verwendung				
		a. überhaupt.	b. pro Meile	pro Kilometer	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.		a. zur Verzinsung der Anleihen.	b. zur Amortisation	zur Eisenbahn-Steuer.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien.	b.
			Bahnlänge.								
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Thlr.
1	Badische	3 030 543	26 836	3563	4,53	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	4 593 951*	20 109	2670	4,23*	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	86 781	5621	746	1,74	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	463 003	39 811	5286	6,55	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	182 176*	10 824	1437	3,28	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	238 990*	12 447	1653	2,14	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	4 157 611*	38 429	5102	7,53*	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser-B.	1 095 471	41 448	5502	6,33	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	563 054*	22 450	2981	2,95	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 134 022	43 377	5759	6,13 resp. 7,12*	22 899*	561 759	204 313*	—	4*	284 024*
11	Preuß. Ostbahn	4 185 419	34 369	4563	7,20	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	882 352	45 133	5991	5,37	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	937 859	18 084	2401	3,93	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	5 635 990*	52 442	6962	8,32*	—	—	—	—	—	—
15	Württembergische	2 139 955	21 848	2900	3,47	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	6 174 779	60 031	7970	7,39	—	2 710 214	208 158	196 993	8 1/2*	1 785 000
17	a. Oberschlesische	4 005 305	115 294	15 307	18,28	—	582 369*	110 891	261 117	13 1/2	1 701 837
	b. Breslau-Posen-Glogauer	905 313	32 518	4317	7,22	—	471 250	61 250	—	—	—
	c. Stargard-Posener	658 117	29 081	3861	9,52	—	76 516	19 129	12 865	4 1/2	225 000
18	Rhein-Nahe-E.	286 561	17 910	2378	1,75	—	270 000*	16 561*	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	667 472	27 177	3608	7,26	—	148 951	32 171	16 771	6*	322 005*
20	a. Gößnitz-Geraer	75 811	16 409	2178	5,04	—	—	—	—	4*	48 644
	b. Greiz-Brunner	8003	5130	681	2,05	49	—	—	—	1,2*	3360*
21	a. Löbau-Zittauer	102 415	22 708	3015	3,62	8273	4911	12 000	—	3*	60 000*
	b. Zittau-Reichenberger	41 688	11 743	1559	1,15	—	—	—	—	—*	30 880
	b) in Privatverwaltung.										
22	Altona-Kieler	674 339	20 559	2730	6,36	—	148 985	30 000	—	7	430 500
23	Bayerische Ostbahnen	3 119 345	38 321	5088	9,61	83 542	—	—	—	7 3/8	2 673 743
24	Berlin-Anhaltische	2 230 788	45 394	6027	13,13	2576	375 000	50 000	193 906	13 1/6	1 179 375
25	Berlin-Görlitzer	488 518	17 700	2350	4,09	—	62 500	6250	8492	1	55 000
26	a. Berlin-Hamburger	1 538 750	38 740	5143	10,99	—	303 750	137 500	—*	10,125*	810 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	205 019	98 095	13 024	8,92	—	27 294*	3791*	7824*	10 3/5	166 096*
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 784 193	91 310	12 124	11,97	15 664	342 268	88 600	165 625	18	900 000
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	1 316 358	44 322	5885	8,42	6978	30 137	14 363	99 930	9 1/6	831 783
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	167 902	7332	973	1,80	—	104 293*	—	—	—	—
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	12 626	1418	168	—	—	—	—	—	—	—
	d. Vorpommersche	195 250	6218	826	1,72	—	119 698*	—	—	—	—
29	Braunschweigische	1 651 012	45 407*	6029*	12,31	—	—*	—	—	—	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	911 784	39 824	5287	8,56	6920	230 500	27 000	45 687	8 1/3	425 000
31	Frankfurt-Hanauer	193 911	35 515	4715	6,44	—	29 315	12 543	—	6,5	111 428
32	Glückstadt-Elmshorner	37 154	8256	1096	3,65	—	10 085	—	—	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	1 392 387	49 096	6518	8,25	—	283 082	39 444	—	9 1/3	884 857
34	Homburger	104 561	43 386	5760	6,34	1890	28 152	9086	2286	12*	54 857
35	Kirchheimer	13 072	15 112	2006	5,42	—	1140	—	—	4	6085
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	6 294 615*	89 063	11 824	9,37	—	1 918 768	175 195*	270 619	8 9/10	2 314 000
37	Leipzig-Dresdener	1 414 422	47 100	6253	8,39	—	268 515	63 800	—	14	1 050 000
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 336	47 920	6358	30,83	16 645	—	—	—	20	20 229
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	261 893	17 755	2357	3,83	—	35 000	—	—	2 7/8	177 043

273		274	275				276	

Ergebnisse.

(Fortſ.) C. Ueberſchuß.

des Ueberſchuſſes (incl. Kol. 269): zur Einlage								
a. in den Reſerve-Fonds. Thlr.	b. in den Erneuerungs-Fonds. Thlr.	Zuſchuß zum Penſions-Fonds. Thlr.	a. zu ſonſtigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	auf die nächſte Rechnung übertragen Thlr.	
—	—	—		—		—	—	1
—	—	—		—		—	—	2
—	—	—	An die Großherzogl. Kaſſe abgeliefert	86 781		—	—	3
—	—	—	An die Staatskaſſen abgeliefert	463 003		—	—	4
—	—	—		—		—	—	5
—	—	—		—		—	—	6
—	—	—		—		—	—	7
—	—	—	An die Staatskaſſe abgeliefert	967 827	Zur Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc.	127 644*	—	8
—	—	—		—		—	—	9
—	—	in Kol. 260	Der Reſtverwaltung für die Vorjahre überwieſen	237 882	An die Staatskaſſe abgeliefert	1 868 943	—	10
—	—	—		—		—	—	11
—	—	—		—		—	—	12
—	—	—		—		—	—	13
—	993 640	14 070	Zur Vervollſtändigung d. Bahnanlagen	56 012	Zur Vermehrung der Transportmittel	128 665	—	14
—	—	—		—		—	—	15
135 066	1 105 742	in Kol. 260	Zur Verzinſung von Kapitalien für Betriebsmittel	33 606		—	—	16
—	868 300*	—	Zur Superdividende des Staats	637 035	Zur Tantième für den Verwaltungsrath	5385	—	17a
15 000	357 700	—	An die Oberſchleſiſche E.-G. abgeliefert	113		—	—	- b
8736	226 000	—	Zur Superdividende des Staats	25 912	An die Oberſchleſiſche E.-G. abgeliefert	63 959	—	- c
—	—	in Kol. 260		—		—	—	18
147 574	—	" " 260		—		—	—	19
—	8381	260	Zur Verzinſung der 750 000 Thlr. der Großherzogl. Staatsregierung	18 526		—	—	20a
—	4617	—		—		—	75	- b
—	5000	577		—		—	28 200	21a
—	—	308	Zur Erwerbung einer Lokomotive	10 500		—	—	b
51 464	—	3000	Zur Deckung von Zinsverluſten	4500	Zu Prämien für Erſparniſſe an Beamte	5890	—	22
176 457	—	28 571	Dem Unterſtützungsfonds überwieſen Als Antheil des Staats Zu ſonſtigen Antheilen	2029 163 241 56 857	Zu Gratifikationen des Perſonals Zu Gebäude-Einrichtungen ꝛc.	58 886 13 892	29 211	23
—	372 159	6000	Zur Einlage in den Fonds für Reparatur- und Erweiterungsbauten	55 406		—	1518	24
9800	70 300	—	Zu 5 Proc. Zinſen der Prioritäts-Stamm-Actien	275 000		—	1176	25
280 000	—	7500		—		—	—	26a
—	—	—		—		—	12	- b
—	—	in Kol. 264	Auf das Jahr 1870 einſchließl. 287699 Thlr. Beſtand des Jahres 1869 übertragen	303 364		—	—	27
96 556	169 504	5628	Zuſchuß zur Beamten-Sterbekaſſe	219	Beitrag zur Verzinſung der Obligationen der Hinterpommerſchen Bahn Zu Unterſtützungen	54 418 14 434	6364	28a
—	56 528	4340	Zuſchuß zur Beamten-Sterbekaſſe	168	Zu Unterſtützungen	2573	—	- b
—	5953	843	Zuſchuß zur Beamten-Sterbekaſſe	22	Zu Unterſtützungen	3738	—	- c
—	65 843	5950	Zuſchuß zur Beamten-Sterbekaſſe	231	Zu Unterſtützungen	3528	—	- d
—	—	—		—		—	—	29
9000	165 000	4500	Zuſchuß zum Unterſtützungsfonds	2000	Tantième an 2 Direktoren	1700	8317	30
—	20 998*	1286	Zur Krankenkaſſe der Werkſtättenarbeiter Zur Tantième für die Beamten	229 2188	Zu diverſen Zinſen und Bankkoſten Zu Erneuerungen der Bahnanlagen	5515 10 409	—	31
8709	—	—	Zu 4½ Proc. Zinſen der Prioritäts Actien	18 360		—	—	32
13 522	122 857	6857	Zur Tantième des Verwaltungsraths und der Beamten	32 096	Beitrag zur Krankenkaſſe Zu extraordinären Abſchreibungen	2529 7143	—	33
8000	—	300	Zur Tantième des Verwaltungsraths	3366		—	404	34
—	3900	62	Zuſchuß zur Dividende pro 1868	57		—	1828	35
22 400	670 878	3477*	Zur Extradividende des Staats	644 048	Zu Zinſen für Vorſchüſſe, Tantièmen ꝛc.	275 230	—	36
—	20 152	10 000	Zur Tantième des Bevollmächtigten	1955		—	—	37
15 285	2286	571	Zu Neubauten	1245		—	15 365	38
46 100	—	—	Zur Verzinſung des Lübeck-Büchener Antheils an dem Anlage-Kapital der Trajekt-Anſtalt bei Lauenburg	3750		—	—	39

(Forts.) IV. Finanz=

A. Deutsche Eisenbahnen.

	268				269	270		271	272	
	C. Ueberschuß.									
	Der Ueberschuß beträgt:				Außerdem Bestand aus dem Vorjahre.	Verwendung				
	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.		a. zur Verzinsung der Anleihen.	b. zur Amortisation der Anleihen.	zur Eisenbahn-Steuer.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien.	b. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien.
II. Privatbahnen. (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1 487 739	76 846	10 203	15,34	—	285 393	70 400	108 281	14,5	761 250
b. Halle-Kasseler	451 923	20 257	2690	3,87	—	—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	1 141 512*	39 871	5294	8,14	—	322 079*	25 660*	55 250	10,5*	714 000*
b. Magdeb.-Wittenbergesche	381 641	26 725	3549	5,83	—	77 411	22 100	—	3	116 730
42 Mecklenburgische	362 894	18 832	2500	5,76	1676	65 844	30 516	—	3,25	141 370
43 Neisse-Brieger	96 534	15 620	2074	6,58	—	11 266	1750	1828	5	55 000
44 Niederschlesische Zweigbahn	172 570	18 165	2412	6,91	241	45 882	14 328	2354	5	70 610
45 Ostpreußische Südbahn	205 405	6802	903	—*	—	200 000	—	—	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	953 160*	39 715	5273	7,34	—	227 567	32 172	—	18,75*	1 248 985*
b. Pfälzische Maximiliansb.	223 700	26 758	3552	5,80	31	—	—	—	5,4	206 170
c. Neustadt-Dürkheimer	5841	2829	375	0,59	—	—	—	—	—*	5440
d. Pfälzische Nordbahnen	—*	—	—	—	13 488*	—	—	—	—*	12 794*
47 Rechte Oder-Ufer-E.	366 285	13 143	1745	—*	4071	—	—	7708*	5	238 000*
48 Rheinische	4 580 063*	61 585	8176	8,18	—	676 490*	151 167	183 191	7 ⅘	2 543 107*
49 Schleswigsche	322 168	10 303	1368	3,91	—	—*	—	—	—	—
50 Taunus-E.	277 002	41 282	5519	8,02	—	34 807	6286	10 480	8,2	140 572
51 a. Thüringische	1 697 297	43 972	5838	7,98	95 626	593 142**	119 200	95 625*	8,75	787 500
b. Werra-E.	296 116	13 039	1731	3,59	3	162 859	17 100	286*	1,333	66 759
52 Tilsit-Insterburger	27 898	3897	517	0,966	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.										
53 Ungarische Staats-E.	486 520	29 757	3950	9,36	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	344 038	53 011	7038	10,36	—	45 161*	6000*	33 742*	10	175 000
55 Böhmische Nordbahn	349 999	18 707	2483	4,69	—	133 311	—	7810	3,5	178 923
56 Böhmische Westbahn	1 109 286	41 608	5524	6,41	2863	432 788	32 000	43 028	7,25	580 000
57 Brünn-Rossitzer	167 309	44 616	5922	7,42	—	18 112	2000	15 291*	—	—
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn	428 738	37 509	4980	13,95	—	—	18 551*	38 420	12,02	289 188
59 Fünfkirchen-Barcs'er	106 355	11 830	1571	2,31	—	103 555	2800	—	—	--
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	2 153 974	40 096	5323	7,10	133 334	535 260	80 255*	289 316*	7*	1 032 430*
61 Graz-Köflacher	312 743	58 897	7818	15,26	—	43 120	6800	23 255	10*	155 213*
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	11 620 992*	145 663	19 339	20,60	—	264 609*	34 300	1 106 747	19,0	8 923 446
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	143 159*	6794	902	0,85	—	143 159*	—	—	—*	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	4 084 126	71 739	9525	7,03	—	1 712 340*	117 094	242 693	8,21	1 905 141
b. Pferde-Bahn	24 580	1415	188	0,82						
65 Kaschau-Oderberger	62 251	15 183	2016	1,79	—	62 251	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	7956	239	32	0,02	—	7956*	—*	—	—*	—*
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	556 936	14 947	1985	2,25	—	556 936*	—*	—	—*	—*
68 Mohacs-Fünfkirchener	303 604	37 574	4988	6,49	—	140 460*	4053*	18 882	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	5 907 703*	94 812	12 588	13,52	5 871 822	2 929 546	371 333*	1 642 809	12	7 169 506
b. Oesterreichische südöstliche	7 694 554*	83 500	11 086	16,23						
c. Wien-Neu-Szönyer	551 307*	26 341	3497	5,466						
70 I. Siebenbürger	350 712	12 530	1664	2,29	—	350 712*	—	—	—*	—*
71 Südbahn und Tiroler	13 665 654*	52 147	6924	8,21	3 012 543	14 043 264	889 466	—	5	5 000 000
72 Süd-Norddeutsche	535 092	18 200	2416	3,18	—	330 477	42 333	57 475	1*	104 807*
73 Theiß-Bahn	2 300 140	29 752	3950	7,19	—	1 050 000	64 047	230 110*	8,28	912 736
74 Turnau-Kralup-Prager	372 427	32 329	4290	7,87	1471	120 585	14 254	23 317	7	182 149
C. Fremdländische Bahnen.										
75 Niederländische Staats-E.	877 754	7858	1043	—	72 039	—*	—	—	—	—
76 Grand Central Belge	1 542 025*	20 016	2657	ca. 4,35	—	—*	—	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	63 515	16 455	2185	2,62	7423	61 259	6000	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	1 546 437	64 895	8616	8,40	3195	154 330	—	30 975	8,04*	1 262 149*
79 a. Warschau-Wiener	1 359 174	29 293	3889	11,24	291	521 597*	62 500*	—	9,58*	718 750
b. Warschau-Bromberger	82 401	4183	555	1,30	—	—	—*	—	1,30*	80 745*

273		274	275				276	

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269):

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr	zur Einlage b. in den Erneuerungs-Fonds. Thlr	Zuschuß zum Pensions-Fonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr	b. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen Thlr.	
—	237 984	4000	Zur Kommunal-Einkommensteuer . .	8683	Zu verschiedenen baulichen Anlagen .	11 748	—	40
—	—	—	Dem Baufonds überwiesen . . .	451 923	. . . .	—	—	- b
—	127 830	1000	Zur Amortisation der Magdeburg-Wittenbergeschen Rentenpapiere . . .	22 736	Dem Baufonds der Halberstadt-Blankenburger Bahn überwiesen . . . Zu einer Extra-Reserve	6745 129 112	—	41a
—	72 500	—	Dem Conto der Magdeburg-Halberstädter Bahn überwiesen	92 900	. . . .	—	—	- b
21 750	50 250	800	. . . .	—	. . . .	—	54 035	42
3375	23 315	—	. . . .	—	. . . .	—	—	43
—	37 300	1000	. . . .	—	. . . .	—	1337*	44
5405	—	in Kol. 260	. . . .	—	. . . .	—	—	45
—	—	7698	. . . .	—	. . . .	—	—	46a
—	—	2315	Zur Refundirung von Zinszuschüssen, auf welche der Staat zu Gunsten der Bergzaberner Bahn verzichtet hat	15 246	. . . .	—	—	- b
—	—	401	. . . .	—	. . . .	—	—	- c
—	—	694	. . . .	—	. . . .	—	—	- d
6924	109 087	—	. . . .	—	. . . .	—	8637	47
10 000	832 970	in Kol. 260	Zur Deckung des Antheils an dem Deficit der Strecke Cleve-Zevenaar . . . An die Nymwegener E.-G. abgeliefert .	59 349 7269	Zur Tantième für die Direktion, den Administrationsrath 2c.	217 601*	—	48
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	49
3745	54 857	3714	Dem Amortisations-Fonds überwiesen	22 164	Zu Neubauten	377	—	50
9500	i. K. 224 u. 246	in Kol. 260*	Zu Ergänzungsbauten	113 767	. . . .	—	90 000*	51a
40 000	—	2400	Zur Vermehrung des Wirthschaftsfonds	5548	Zur Rückzahlung auf geleistete Zinszuschüsse	1167	—	- b
2000	11 800	in Kol. 260	Zu $^9/_{10}$ Proc. Zinsen d. Priorit.-Stamm-Actien	14 098	. . . .	—	—	52
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	53
10 503	56 667	4144	Zur Tantième des Verwaltungsraths	10 154	. . . .	—	2667	54
9144	20 000	—	. . . .	—	. . . .	—	511	55
10 079	—	—*	Zur Tantième des Verwaltungsraths	10 000	. . . .	—	4254	56
26 605	—	1836*	Zur Verzinsung schwebender Schulden . Zu 6 Proc. Zinsen der Prioritäts-Actien	15 545 82 320	Zu Theuerungsbeiträgen der Bediensteten . Zu Pensionen und Gnadengaben .	4867 733	—	57
64 746	—	3333	Zur Tantième der Direktions-Mitglieder	14 500	. . . .	—	—	58
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	59
44 246	—	6667	Zu Zinsen des Kaufschillingrestes .	83 091	Zur Tantième des Verwaltungsraths . Dem Baufonds der neuen Linie überwiesener Betriebs-Ueberschuß .	43 920 5456	166 667	60
5804	32 443	in Kol. 252	Zur Verzinsung diverser Kapitalien . Zur Deckung von Verlusten, Abschreibungen 2c.	17 728 18 198*	Zur Tantième des Verwaltungsraths	10 182	—	61
454 901	200 000	89 622	Zur Tantième. . . . . . . Zur Krankenpflege	33 600 9814	Zu diversen Abschreibungen . . .	135 721	533 333	62
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	63
43 250	—	12 724	Zur Tantième des Verwaltungsraths	41 088	Beitrag zum Krankenfonds und Unterstützungen von Beamten	30 532	3844	64
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	65
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	66
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	67
—	9967	—	Zur Erweiterung der Bahnhöfe . .	130 242	. . . .	—	—	68
—	—	278 126*	Zu Antheilen der Gründer und Direktoren Zum Reserve-Conto u. für Ergänzungsbauten	520 719 861 055	Zur Deckung von Coursverlusten 2c. .	1 618 535	6 013 281	69
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	70
—	—	—	Zur Deckung des Passiv-Saldos d. Agio-Contos	1 957 183	. . . .	—	2 841 828	71
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	72
16 193	—	—	Auf Spezial-Conto übertragen . .	388	Zur Tantième des Verwaltungsraths	26 666	—	73
9623	21 333	1109	Zu Honorar der Aerzte	500	Zu diversen Ausgaben	344	684	74
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	75
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	76
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	3679	77
28 798	—	—	Statutarisch verwendet	71 994	. . . .	—	1386	78
25 010	20 247	3900	Zur Tantième der Direktion . .	7461	. . . .	—	—	79a
—	—	1656	. . . .	—	. . . .	—	—	- b

(Forts.) IV. Finanz-Ergebnisse.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1868. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1869. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1869 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1869. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1868. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1869. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1869 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1869. Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
7	Hannoversche	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13	Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	—	1 829 046	1 574 528	1 618 945	62 487	1 772 142
15	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische	72 318	—	—	—	72 318	1 825 881	1 049 254	558 158	156 830	2 160 147
	b. Breslau-Posen-Glogauer	15 000	15 000	—	—	30 000	287 431	383 947	277 693	57 612	336 073
	c. Stargard-Posener	20 000	8736	8736	f. R. 279a	20 000	506 713	260 846	177 005	25 022	565 532
18	Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	135 567	205 284	122 576	94 222	124 053	f. R. 277	—	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	28 456	327	327	—	28 456	31 138	10 624	868	2585	38 309
	b. Greiz-Brunner	5600	225	152*	—	5673	13 739	4649	2009	—	16 379
21	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	5000	5425	—	—	10 425
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
22	Altona-Kieler	349 406	72 940	19 106	12 000*	391 240	—	—	—	—	—
23	Bayerische Ostbahnen	1 396 983	176 457	—	—	1 573 440	—*	—	—	—	—
24	Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	335 159	470 968	265 150	181 744	359 233*
25	Berlin-Görlitzer	7572	9951	916	2008	14 599	16 341	72 564	4434	3117	81 354
26	a. Berlin-Hamburger	753 662	616 881	536 828	—	833 715*	—*	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	77 631	96 612	18 462	—	155 781	1 374 671	330 013	110 130*	153 663*	1 440 891*
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	131 764	—	—	—	131 764	876 716	117 569	32 875*	6659*	954 751*
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	—	—	—	—	—	16 492	—	174	16 318
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	814 028	139 974	21 033*	14 660*	918 309*
29	Braunschweigische	471 135	343 833	119 884	136 704	558 380	294 981	270 000	185 869	82 399	296 713
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	9143	—	2193	26 950	225 504	214 775	108 034	71 272	260 973
31	Frankfurt-Hanauer	14 553	19 952*	—	—	34 505	—	10 409*	10 409	—	—
32	Glückstadt-Elmshorner	29 026	9666	139	3500	35 053	—	—	—	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	46 571	18 522	13 522	—	51 571	257 160	211 269	103 822	46 264	318 343
34	Homburger	26 808	4571	3684	—	27 695	—	—	—	—	—
35	Kirchheimer	1067	—	—	—	1067	10 634	3967	2296	85	12 220
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	22 515	14 829	7686	100 000	1 386 892	1 181 323	822 317	327 868 / 1585*	1 416 445
37	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	13 043	15 653	—	—	28 696	—	2332	856	—	1476
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	177 528	58 915	3097	2377	230 969	—*	—	—	—	—

(Fortſ.) IV. Finanz-Ergebniſſe.

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
		D. Reſervefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Beſtand am Schluſſe des Jahres 1868. Thlr.	Einlage u. ſonſtige Einnahmen pro 1869. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1869 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1869. Thlr.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1868. Thlr.	Einlage u. ſonſtige Einnahmen pro 1869. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1869 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1869. Thlr.
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)										
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	138 000	—	—	—	138 000	248 035	302 864	184 890	103 804	262 205
	b. Halle-Kaſſeler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	600 000	—	—	—	600 000	66 873	170 757	71 966	92 324	73 340
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	320 000	—	—	—	320 000	125 104	120 957	67 656	28 125	150 280
42	Mecklenburgiſche	—	53 037	28 787	—	24 250	127 798	52 160	—	18 679	161 279
43	Neiſſe-Brieger	11 931	3797	—	43	15 685	50 964	31 432	7890	2429	72 077
44	Niederſchleſiſche Zweigbahn	37 644	14 678	6445	—	45 877	75 721	123 361	53 683	12 656	132 743
45	Oſtpreußiſche Südbahn	10 155	10 715	—	2761	18 109	47 597	67 116	1475	8608	104 630
46	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	527 837	75 932	40 507*	—	563 262	1016	8749	9765	—	—
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Pfälziſche Nordbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	23 541	8019	—	706	30 854*	201 129	141 842	22 970	2291	317 710*
48	Rheiniſche	139 334	72 846	27 050	ſ. A. 279a	185 130	3 052 321	911 373	219 319	180 382	3 563 993
49	Schleswigſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	121 450	3745	—	—	125 195*	138 387	61 855	19 543	39 422	141 277
51	a. Thüringiſche	32 836	9500	—	—	42 336	303 388	486 056	317 925	80 926	390 593
	b. Werra-E.	145 691	42 358	82	—	187 967	—	—	—	—	—
52	Tilſit-Inſterburger	6568	2612	—	—	9180	30 615	13 014	5781	522	37 326
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
53	Ungariſche Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Auſſig-Teplitzer	78 768	—	—	—	78 768	84 869	—	—	—	84 869
55	Böhmiſche Nordbahn	—	—	—	—	9444	—	—	—	—	20 000
56	Böhmiſche Weſtbahn	4888	10 079	—	—	14 967	—	65 782	3870	49 856	12 056
57	Brünn-Roſſitzer	61 902	26 605	61 774	—	26 733	—	—	—	—	—
58	Buſchtěhrader a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn	198 063	67 605	—	—	265 668	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	416 803	49 123	—	—	465 926	—	—	—	—	—
61	Graz-Köflacher	26 177	7228	—	—	33 405	24 455	4386	—	—	28 841
62	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	2 992 637	1 355 929	—	854 925	3 493 641	467 457	215 600	321 473	—	361 584
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaſchau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	339 566	9967	—	—	349 533
69	a. Oeſterreichiſche nördliche, b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche, c. Wien-Neu-Szönyer	1 333 333	—	—	—	1 333 333	—	—	—	—	—
70	I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Südbahn und Tiroler	2 518 878	233 156	—	—	2 752 034	—	—	—	—	—
72	Süd-Norddeutſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Theiß-Bahn	90 390	16 193	—	—	106 583	—	—	—	—	—
74	Turnau-Kralup-Prager	24 426	9623	—	—	34 049	63 334	21 333	10 359	—	74 308
	C. Fremdländiſche Bahnen.										
75	Niederländiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	156 768	88 813	2338	—	243 243
76	Grand Central Belge	92 068	23 593	—	—	115 661	—	—	—	—	—
77	Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Niederländiſche Rhein-E.	118 287	31 328	—	—	149 615	—	—	—	—	—
79	a. Warſchau-Wiener	—	25 010	651	24 359	—	36 165	219 665	179 066	—	76 764
	b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

V. Vergleichung des Verkehrs

	A. Deutsche Eisenbahnen.	285		286		287		288		289		290		
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
				Personen				Güter (Kol. 174)				mehr.		
		a. 1869 (nach Kol. 11)	b. gegen das Vorjahr mehr	mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge
		Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	112,93	8,47	805 632	10,52	—	—	3 043 853	9,56	—	—	73 943	1,21	—
2	Bayerische	228,45*	4,16	552 475	7,69	—	—	717 129	1,39	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	15,44	—	24 395	13,26	—	—	71 661	5,63	—	—	15 807	6,50	1024
4	Main-Neckar-E.	11,63	—	46 148	3,57	—	—	465 361	8,99	—	—	71 411	6,92	6140
5	Oldenburgische	16,83	3,99	110 001*	25,27	—	—	843 298	52,16	—	—	102 793	43,16	1711
6	Bebra-Hanauer	19,20*	5,41	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	108,19	2,41	395 202	9,14	—	—	5 257 770	9,33	—	—	611 638	7,78	3995
8	Main-Weser-B.	26,43	—	18 779	1,76	—	—	462 984	3,66	—	—	—	—	—
9	Nassauische	25,08	—	28 119	1,99	—	—	2 942 466	24,03	—	—	142 173	14,97	5668
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	72,25	—	242 967	8,95	—	—	1 076 870	2,74	—	—	38 194	0,53	529
11	Preuß. Ostbahn	121,78	—	161 446	6,14	—	—	139 108	0,67	—	—	307 291	4,15	2524
12	Saarbrücker	19,55	—	131 952	9,22	—	—	4 394 327	7,07	—	—	223 076*	12,30	11 411
13	Westfälische	51,86	—	163 115	13,11	—	—	4 540 073	14,61	—	—	368 299	14,29	7102
14	Sächsische Staats-E.	107,47	4,97	501 371	8,45	—	—	5 945 323	5,20	—	—	665 205	7,25	6190
15	Würtembergische	97,95	9,94	294 644	4,99	—	—	3 021 722	10,13	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltung.													
16	a. Bergisch-Märkische	83,04*	3,33	1 296 030	16,44	—	—	20 897 843	14,80	—	—	1 141 769	11,59	7897
	b. Hessische Nordbahn	19,82	—	36 677	7,71	—	—	590 982	4,68	—	—			
17	a. Oberschlesische	34,74	0,65	118 195	8,56	—	—	—	—	402 469	0,61	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	89 570	15,39	—	—	—	—	971 001	6,62	—	—	—
	c. Stargard-Posener	22,63	—	19 940	5,73	—	—	—	—	1 537 832	13,61	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	16,00	—	54 577	6,39	—	—	992 582	10,09	—	—	76 795	8,65	4800
19	Wilhelms-Bahn	24,56*	—	—	—	12 757	2,63	—	—	1 105 682	6,32	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	4,62	—	19 687	9,78	—	—	291 296	11,69	—	—	19 172	12,66	4150
	b. Greiz-Brunner	1,56	0,20*	3565	5,55	—	—	44 125	7,52	—	—	3395	12,27	2176
21	a. Löbau-Zittauer	4,51	—	22 161	8,96	—	—	260 056	5,19	—	—	22 314	10,43	4948
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	8448	4,34	—	—	234 726	5,89	—	—	7321	4,07	2062
	b) in Privatverwaltung.													
22	Altona-Kieler	32,6	—	59 591	3,19	—	—	264 399	3,68	—	—	35 635	2,64	1087
23	Bayerische Ostbahnen	81,4	—	10 552	0,46	—	—	563 860	2,42	—	—	—	—	—
24	Berlin-Anhaltische	49,143	—	240 013	19,76	—	—	660 662	3,76	—	—	119 464*	3,43	2431
25	Berlin-Görlitzer	27,60	—	7390	1,44	—	—	2 146 131	64,88	—	—	250 675	34,89	9082
26	a. Berlin-Hamburger	39,73	—	112 201	7,28	—	—	1 628 105	12,71	—	—	460 406	12,40	11 591
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	—	31 664	6,57	—	—	1 135 261	12,53	—	—	28 513	8,65	13 643
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	19,54	—	101 921	6,14	—	—	589 224	5,46	—	—	171 933	6,45	8799
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	29,7	—	55 088	4,38	—	—	366 442	2,75	—	—	176 804	9,02	5953
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	22,9	—	17 113	4,95	—	—	101 852	3,09	—	—	43 416	9,35	1896
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Vorpommersche	31,4	—	8682	1,34	—	—	—	—	74 894	2,56	18 939	3,04	603
29	Braunschweigische	38,08	1,59	50 384	3,83	—	—	3 248 927	9,67	—	—	139 499	4,58	3837*
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,495	—	52 410	4,59	—	—	—	—	819 294	3,78	6502	0,42	284
31	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	119 709	21,75	—	—	1 665 847	40,44	—	—	91 708	25,37	16 797
32	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	—	—	10 314	5,95	153 498	13,71	—	—	605	0,67	134
33	Hessische Ludwigs-E.	28,36	—	109 883	4,53	—	—	2 208 286	11,25	—	—	118 243	5,63	4169
34	Homburger	2,41	—	79 268	13,86	—	—	37 886	9,50	—	—	24 273	16,55	10 072
35	Kirchheimer	0,865	—	12 828	12,35	—	—	32 104	8,50	—	—	2833	13,0	3275
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	70,676	0,356	125 030	2,86	—	—	6 178 491	4,67	—	—	329 990	3,37	3968
37	Leipzig-Dresdener	30,03	0,68	255 613	14,13	—	—	1 500 368	5,89	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	69 799	7,84	—	—	—	—	4170	3,38	3434	5,53	4293
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	14,75	—	46 887	10,64	—	—	196 284	4,79	—	—	35 283	6,50	2392

und Ertrages mit dem Vorjahre.

291			292			293			294			295			296		
nahmen betrugen			Die Ausgaben (Kol. 264) betrugen						Der Ueberschuß betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1869 (nach Kol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	3737	128 858	4,25	—	—	—	1036	—	—	—	54 915	1,78	2701	—	—	1
394 755*	3,08	2770	417 648*	5,62	1225	—	—	—	—	—	—	812 403*	15,03	3995	—	—	2
—	—	—	871	0,51	56	—	—	—	14 936	20,79	968	—	—	—	—	—	3
—	—	—	113 404	21,57	9751	—	—	—	—	—	—	41 993	8,31	3611	—	—	4
—	—	—	33 241	26,48	—	—	—	343	69 553	61,76	2053	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	70 489	1,06	—	—	—	243	541 149	14,96	4241	—	—	—	—	—	7
13 476	9,10	8077	—	—	—	10 170	0,97	385	—	—	—	203 306	15,65	7692	—	—	8
—	—	—	10 850	2,08	433	—	—	—	131 323	30,43	5236	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	430 162	9,35	5954	468 356	17,57	6483	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	182 724	4,93	1500	490 015	13,26	4024	—	—	—	—	—	11
—	—	—	3552*	0,31	182	—	—	—	219 524	33,12	11 229	—	—	—	—	—	12
—	—	—	66 896	3,45	1290	—	—	—	301 403	47,36	5812	—	—	—	—	—	13
—	—	—	367 045*	9,57	3415	—	—	—	298 160*	5,59	2774	—	—	—	—	—	14
82 059	1,51	7118	413 437	14,71	979	—	—	—	—	—	—	495 496	18,80	8097	—	—	15
—	—	—	517 250	12,03	3630	—	—	—	624 519	11,25	4267	—	—	—	8 1/2	8	16
116 152	1,84	7905	53 807	2,51	1	—	—	—	—	—	—	169 960	4,07	7906	13 1/2	15	17a
67 720	3,64	2433	28 359	3,30	1019	—	—	—	—	—	—	96 079	9,59	3452	—	—	- b
109 663	8,06	4846	—	—	—	2548	0,43	112	—	—	—	107 115	13,99	4733	4 1/2	4 1/2	- c
—	—	—	—	—	—	96 690	12,47	6043	173 485	153,42	10 843	—	—	—	—	—	18
74 546	6,20	2684	17 881	4,22	854	—	—	—	—	—	—	92 427	12,16	3538	6	7	19
—	—	—	1298	1,43	281	—	—	—	17 874	30,85	3868	—	—	—	4	4	20a
—	—	—	1251	5,74	802	—	—	—	2144	36,59	1374	—	—	—	1,9	0,75	- b
—	—	—	3384	2,59	750	—	—	—	18 930	22,67	4197	—	—	—	—	—	21a
—	—	—	—	—	—	4147	2,77	1168	11 468	37,95	3230	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	29 302	3,95	893	64 937	10,66	1980	—	—	—	7	6	22
132 167	2,05	1378	70 992	3,39	872	—	—	—	—	—	—	183 159	5,55	2250	7 3/4	7 3/4	23
—	—	—	78 082*	6,35	1589	—	—	—	41 382	1,89	842	—	—	—	13 7/8	13 7/12	24
—	—	—	132 848	38,20	4813	—	—	—	117 826	31,79	4269	—	—	—	1	—	25
—	—	—	446 752	20,42	11 248	—	—	—	13 654	0,90	344	—	—	—	10,125	9,125	26a
—	—	—	15 384	11,81	7361	—	—	—	13 129	6,84	6282	—	—	—	10 3/5	9 4/5	- b
—	—	—	28 329	2,77	1450	—	—	—	143 604	8,75	7349	—	—	—	18	17	27
—	—	—	39 944	5,12	1345	—	—	—	136 860	11,60	4608	—	—	—	9 1/8	8 1/8	28a
—	—	—	17 630	5,47	770	—	—	—	25 786	18,14	1126	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	27 806	6,85	885	—	—	—	—	—	—	8867	4,25	282	—	—	- d
—	—	—	—	—	—	141 807	8,47	3900*	281 306	20,54	7737*	—	—	—	—	—	29
—	—	—	5459	0,83	239	—	—	—	1043	0,13	45	—	—	—	8 1/3	8 1/3	30
—	—	—	47 588	22,48	8716	—	—	—	44 120	29,43	8081	—	—	—	6,5	6,5	31
—	—	—	833	1,58	185	—	—	—	—	—	—	228	0,61	51	—	—	32
—	—	—	76 421	10,34	2695	—	—	—	41 822	3,09	1475	—	—	—	9 1/2	9	33
—	—	—	6580	11,01	2731	—	—	—	17 693	20,37	7341	—	—	—	12	8 1/2	34
—	—	—	320	2,85	370	—	—	—	2513	23,80	2905	—	—	—	4	3 1/2	35
—	—	—	—	—	—	235 610*	4,04	3675	535 563	9,20	7166	—	—	—	8 9/10	8 1/12	36
88 007	2,76	2931	109 101	6,93	3633	—	—	—	—	—	—	197 108	12,23	6564	14*	28,5	37
—	—	—	3444	14,45	4305	—	—	—	—	—	—	10	0,03	12	20	19	38
—	—	—	4429	1,42	300	—	—	—	30 854	13,35	2092	—	—	—	2 7/8	2 1/2	39

V. Vergleichung des Verkehrs

A. Deutsche Eisenbahnen.	285		286		287		288		289		290		
	Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
			Personen				Güter (Kol. 174)				mehr.		
	a. 1869 (nach Kol. 11)	b. gegen das Vorjahr mehr	mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge
	Meilen	Meilen		Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
II. Privatbahnen (Forts.)													
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	19,26	—	85 731	6,62	—	—	2 377 557	8,71	—	—	129 919	5,27	6711
b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	28,61*	4,09	99 309	6,55	—	—	3 034 412	11,96	—	--	152 057	8,43	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,28	—	26 529	8,13	—	—	1 263 970	27,66	—	—	65 060	10,72	4555
42 Mecklenburgische	19,37	—	87 366	21,97	—	—	198 850	6,49	—	—	37 924	6,44	1968
43 Neisse-Brieger	6,18	—	7884	3,96	—	—	—	—	143 757	5,62	2436	1,36	394
44 Niederschlesische Zweigbahn	9,50	—	24 592	12,71	—	—	272 997	8,63	—	—	6424	2,22	677
45 Ostpreußische Südbahn	30,20*	9,85	—*	—	—	—	--	—	—	—	—	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	24,0	—	110 879	5,99	—	—	800 234	2,52	—	—	79 450	4,29	3311
b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	—	43 512	8,45	—	—	—	—	125 518	0,29	3979	0,85	476
c. Neustadt-Dürlheimer	2,065	—	7919	3,20	—	—	114 641	12,04	—	—	3697	8,43	1790
d. Pfälzische Nordbahnen	3,92*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	27,87*	15,64	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	74,37*	2,34	452 418	9,26	—	—	11 400 479	22,56	—	—	718 947	11,57	6954
49 Schleswigsche	31,27	0,71	33 589	7,79	—	—	47 591	2,36	—	—	48 879	8,61	1141
50 Taunus-E.	6,71	—	127 089	10,25	—	—	137 160	4,0	—	—	41 694	8,28	6214
51 a. Thüringische	38,60	—	142 135	7,82	—	—	1 964 994	10,31	—	—	63 756	1,89	1652
b. Werra-E.	22,71	—	—	—	17 870	3,43	702 582	16,33	—	—	22 806	3,12	1004
52 Tilsit-Insterburger	7,16	—	—	—	8	0,008	—	--	238 497	28,0	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.													
53 Ungarische Staats-E.	16,35	—	50 706	48,65	—	—	3 342 388	67,72	—	—	184 200	30,40	11 266
54 Aussig-Teplitzer	6,49	0,25	1178	0,76	—	—	3 413 486	20,19	—	—	116 774	23,77	14 961
55 Böhmische Nordbahn	18,71*	12,81	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	26,66	—	37 633	12,23	—	—	1 647 775	13,62	—	—	245 954*	14,89	9225
57 Brünn-Rossitzer	3,75	—	5947	11,11	—	—	—	—	239 287	6,66	—	—	—
58 Buschtěh-rader a. Locomotivbahn	9,72*	—	10 648	5,95	—	—	784 678	5,27	—	—	39 694	5,57	4084
b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	8,99*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	53,72	6,91	128 825	42,01	—	—	1 014 512	14,76	—	—	574 222	17,0	1396
61 Graz-Köflacher	5,21	—	12 995	11,18	—	—	1 190 836	25,80	—	—	96 349	28,02	18 145
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	79,78	—	269 357	12,90	—	—	3 199 839	4,62	—	—	4811	0,03	60
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	21,07*	15,05	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	56,92	—	304 724	20,17	—	—	—	—	2 206 333	9,11	—	—	—
b. Pferde-Bahn	17,37	—	6510	23,90	—	—	149 057	18,96	—	—	19 419	7,22	1118
65 Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	33,32*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	37,26	2,15	31 750	19,28	—	—	371 266	13,0	—	—	140 000	12,19	1870
68 Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	34 237	66,07	—	—	1 983 377	37,52	—	—	102 746	21,32	12 716
69 a. Oesterreichische nördliche	62,31	—	123 755	7,82	—	—	1 804 925	4,35	—	—	536 254	6,33	8606
b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	303 345	28,42	—	—	—	—	1 548 676	3,69	428 646	3,70	4651
c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	—	13 099	5,09	—	—	—	—	67 056	0,74	—	—	—
70 I. Siebenbürger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	262,06	11,68*	733 578	14,28	—	—	4 999 268	8,92	—	—	1 886 273	10,08	3689
72 Süd-Norddeutsche	29,40*	1,88	33 869	7,41	—	—	134 848	1,62	—	—	39 262	3,02	—
73 Theiß-Bahn	77,31	—	153 248	32,58	—	—	—	—	744 083	4,83	96 610	2,52	1250
74 Turnau-Kralup-Prager	11,52	—	25 775	11,77	—	—	135 189	3,02	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.													
75 Niederländische Staats-E.	111,70	12,64	433 080	19,0	—	—	1 430 010	8,81	—	—	292 403	16,72	620
76 Grand Central Belge	79,94	—	277 303	9,24	—	—	9 179 253	12,72	—	—	236 962	7,71	3073
77 Lüttich-Mastrichter	3,66	—	8715	1,71	—	—	168 250	4,32	—	—	6215	3,72	1610
78 Niederländische Rhein-E.	23,83*	0,39	112 787	7,77	—	—	652 217	6,53	—	—	128 807	5,47	2897
79 a. Warschau-Wiener	46,4	—	93 285	11,62	—	—	—	—	376 511	2,75	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	19,7	—	29894	10,59	—	—	636 845	17,25	—	—	14 626	2,22	743

und Ertrages mit dem Vorjahre.

291			292			293			294			295			296		
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1869 (nach Kol. 271a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc	Thlr.	Thlr.	Proc	Thlr.	Thlr.	Proc	Thlr.	Thlr.	Proc	Thlr.	Thlr.	Proc	Thlr.	Proc	Proc	
—	—	—	69 473	6,69	3589	—	—	—	60 446	4,23	3122	—	—	—	14,5*	19	10a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	5184	46 119	6,01	—	—	—	2856	105 938	10,23	—	—	—	2328	10,5	15	11a
—	—	—	—	—	—	5885	1,99	412	70 945	22,83	4968	—	—	—	3	3	- b
—	—	—	—	—	—	25 441	8,79	1320	63 365	21,15	3288	—	—	—	3,25	2,75	12
—	—	—	2853	3,45	462	—	—	—	—	—	—	417	0,43	68	5	5,25	13
—	—	—	—	—	—	1883	1,50	199	8307	5,06	875	—	—	—	5	4 1/2	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	93 102*	11,59	3879	—	—	—	—	—	—	94 170	9,0	3923	18,75*	11,20	16a
—	—	—	23 340	10,44	2792	—	—	—	—	—	—	19 361	7,97	2316	5,4	5,5	- b
—	—	—	1216	3,0	589	—	—	—	2481	73,84	1201	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	17
—	—	—	115 367	5,16	575	—	—	—	603 580	15,18	6379	—	—	—	7 3/5	7 1/2	18
—	—	—	28 121	10,55	701	—	—	—	20 758	6,89	440	—	—	—	5*	5*	19
—	—	—	10 328	4,72	1539	—	—	—	31 366	12,77	4675	—	—	—	8,2	7,2	50
—	—	—	77 924	4,63	2019	—	—	—	—	—	—	14 168	0,83	367	8,75	9,0	51a
—	—	—	—	—	—	89 565	16,35	3944	112 371	61,16	4948	—	—	—	1,333	2,25*	- b
12 658	13,36	1768	—	—	—	8784	14,30	1228	—	—	—	3874	12,19	540	—	—	52
—	—	—	57 531	23,33	3519	—	—	—	126 669	35,20	7747	—	—	—	—	—	53
—	—	—	42 705	19,30	5214	—	—	—	74 069	27,44	9747	—	—	—	10	10	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,5	—	55
—	—	—	92 801*	13,34	3481	—	—	—	153 153	16,02	5744	—	—	—	7 1/4	6	56
5165	2,0	1377	—	—	—	2198	2,36	586	—	—	—	2967	1,74	791	—*	—	57
—	—	—	27 070	9,16	2385	—	—	—	12 624	3,03	1299	—	—	—	12,02	12,02	58a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
—	—	—	337 611	23,06	2261	—	—	—	236 611	12,34	—	—	—	864	7	7	60
—	—	—	—	—	—	2620	2,01	493	93 969	46,30	18 638	—	—	—	10	7	61
—	—	—	296 706	6,06	3719	—	—	—	—	—	—	291 895	2,45	3659	19,0	19,08	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
949 894	12,20	16 686	—	—	—	854 709	23,69	15 013	—	—	—	95 185	2,28	1672	8,21	5	64
—	—	—	1389	0,54	80	—	—	—	18 030	275,27	1038	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	136 035	22,83	2672	—	—	—	3965	0,72	—	—	—	802	—	—	67
—	—	—	71 117	34,69	8802	—	—	—	31 629	11,63	3914	—	—	—	—	—	68
—	—	—	126 642	4,07	2032	—	—	—	409 612	7,45	6574	—	—	—			
—	—	—	346 998	8,74	3765	—	—	—	81 648	1,07	886	—	—	—	12	10 1/2	69
146 523	10,32	7001	—	—	—	19 747	2,76	944	—	—	—	126 776	18,70	6057			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
—	—	—	595 346	9,39	1083	—	—	—	1 290 927	10,43	2606	—	—	—	5	6,6	71
—	—	1683	125 302	18,48	2687	—	—	—	—	—	—	86 040	16,06	4370	1,0*	2,90	72
—	—	—	349 332	27,24	4519	—	—	—	—	—	—	252 722	9,90	3269	8,28	12,36	73
18 504	3,34	1606	—	—	—	7086	5,12	615	—	—	—	11 418	2,96	991	7	7	74
—	—	—	150 023	14,81	186	—	—	—	142 380	19,36	434	—	—	—	4,75	—	75
—	—	—	76 278	4,65	990	—	—	—	160 684	11,25	2083	—	—	—	—	—	76
—	—	—	6344	6,12	1643	—	—	—	—	—	—	129	0,20	33	—	—	77
—	—	—	23 602	2,36	17	—	—	—	105 205	7,29	2880	—	—	—	8,04	8,06	78
90 547	3,27	1951	—	—	—	28 465	2,12	613	—	—	—	62 082	4,37	1338	9,58	6,67	79a
—	—	—	—	—	—	10 732	1,76	545	25 358	44,45	1288	—	—	—	1,30*	0,92*	- b

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen

Nr.	Bahn	297 a. Zusammenstoß zweier Züge	297 b. Entgleisung	297 c. unrichtiges Stellen der Weichen	297 d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe	297 e. Achsbrüche	297 f. sonstige Ursachen	297 f. Unf.	298 Zusammen. Unfälle	299 Reisende beschädigt	299 Reisende getödtet	300 Bahn-Beamte und Arbeiter beschäd.	300 Bahn-Beamte und Arbeiter getöd.	301 Dritte Personen beschäd.	301 Dritte Personen getöd.	302 Zusammen Personen beschäd.	302 Zusammen Personen getödtet	303 a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge beschäd.	303 a. get.
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1869, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: (Anzahl der Unfälle)									Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
	I. Staatsbahnen.																		
1	Badische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
2	Bayerische	—	1	—	—	—	. . . . .	1	2	—	—	1	—	1	—	2	—	—	1
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	1	1	—	—	—	. . . . .	—	2	—	—	4	1	—	—	4	1	—	—
7	Hannoversche	3	1	—	—	—	. . . . .	—	4	2	—	3	1	—	—	5	1	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	1	—	—	—	beim Rangiren der Züge beim Aussteigen vom Wagen	20 5	26	—	—	7	2	—	—	7	2	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	beim Auffahren gegen eine Lokomotive	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	1	—	—	d. Selbstbeweg. v. Wagen d. unterlass. Barrièreschluß	1 1	3	—	—	3	—	1	2	4	2	—	—
13	Westfälische	1	1	—	—	—	d. unbekannte Ursache	1	3	4	—	1	2	—	—	5	2	—	—
14	Sächsische Staats-E.	—	1	—	—	—	durch Auffahren eines ausgehakten Zugtheiles . durch Zusammenstoß . .	1 1	3	1	—	1	5	—	—	2	5	—	—
15	Württembergische	2	—	—	—	1	durch Schneesturm	1	4	1	1	7	12	—	—	8	13	2	4
	II. Privatbahnen																		
	a) unter Staatsverwaltung.																		
16	a. Bergisch-Märkische	1	3	6	—	2	. . . . .	—	12	—	—	13	—	—	1	13	1	2	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	durch ruckweises Anziehen der Maschine	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. in Privatverwaltung.																		
22	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Bayerische Ostbahnen	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
24	Berlin-Anhaltische	1	—	—	—	—	d. mangelhaft Wagenverschl. durch unbekannte Ursache .	1 1	3	—	—	2	1	—	—	2	1	—	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg Bergedorfer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	—	—	1	—	—	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Braunschweigische	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4	3	—	—	—	d. Platzen e. Siederohres d. Scheuwerden v. Pferden	1 2	10	—	—	5	3	2	—	7	3	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	2	—	—	—	—	. . . . .	—	2	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	2	—	2	—	—	—	4	—	—	—
34	Homburger	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	1	—	—	—	. . . . .	—	2	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
37	Leipzig-Dresdener	3	1	—	—	—	durch Zerreißen d. Kuppelung	1	5	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303					304							305							306		
(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).																					
Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen																					
Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen									
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen			Zusammen Personen		
beschäd.	get.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	besch.	get.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	7	—	4	. . .	—	—	4	12	1
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	12	. . .	—	—	—	14	2
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	3
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	4
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	5
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	6
—	—	d. Hinausspringen a. e. fahrenden Zuge	—	1	3	1	—	2	durch Anspringen an einen fahrenden Zug	—	2	1	2	—	2	. . .	—	—	4	10	7
—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	—	3	—	1	. . .	—	—	—	6	8
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	9
—	—	. . .	—	—	6	4	3	3	. . .	—	—	—	2	—	2	. . .	—	—	9	11	10
—	1	. . .	—	—	1	—	—	1	. . .	—	—	1	4	—	3	. . .	—	—	2	9	11
—	—	. . .	—	—	3	1	—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	3	4	12
—	—	. . .	—	—	5	3	—	1	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	5	7	13
—	—	. . .	—	—	4	8	—	1	durch Aufspringen auf einen Zug	—	1	1	5	2	3	. . .	—	—	7	18	14
—	—	. . .	—	—	5	5	2	4	. . .	—	—	—	3	—	8	. . .	—	—	9	24	15
1	—	. . .	—	—	4	8	1	7	d. Verlassen resp. Besteigen d. Zuges während d. Fahrt	1	5	1	6	—	4	bei Zertrümmerung eines Fuhrwerks durch einen Wagenzug	1	—	11	30	16a
—	—	. . .	—	—	3	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	3	—	- b
—	—	. . .	—	—	3	3	—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	3	5	17a
—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	1	1	—	1	. . .	—	—	1	4	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	18
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	1	1	—	. . .	—	—	2	1	19
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	20a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	21a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	1	2	—	—	. . .	—	—	1	3	22
—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	—	7	—	—	. . .	—	—	—	10	23
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	24
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	1	1	25
—	—	. . .	—	—	—	1	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	26
1	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	2	—	. . .	—	—	3	2	27
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	2	1	28a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	d. Herabfallen v. Wagen	1	—	—	1	—	—	. . .	—	—	1	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- d
—	—	d. Hinausspringen aus d. Zuge während der Fahrt	1	1	1	—	1	1	d. Herabfallen v. Zuge	—	1	—	1	1	1	. . .	—	—	4	5	29
—	—	. . .	—	—	1	1	—	2	d. Betreten der Bahn in selbstmörderischer Absicht	—	1	—	—	—	1	. . .	—	—	1	5	30
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	2	31
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	32
—	—	. . .	—	—	1	1	—	1	. . .	—	—	—	3	—	1	. . .	—	—	1	6	33
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	34
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	35
—	—	. . .	—	—	8	1	1	2	. . .	—	—	3	8	1	1	d. Besteigen e. Bremse	1	—	14	12	36
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	37
—	—	d. Herabsteigen von einem Außensitz	—	1	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	38
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	1	—	2	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	297 a. Zusammenstoß zweier Züge.	297 b. Entgleisung.	297 c. unrichtiges Stellen der Weichen.	297 d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	297 e. Achsbrüche.	297 f. sonstige Ursachen.	297 f. Unf.	298 Zusammen. Unfälle	299 Reisende beschädigt	299 Reisende getödtet	300 Bahn-Beamte und Arbeiter beschäd.	300 Bahn-Beamte und Arbeiter getöd.	301 Dritte Personen beschäd.	301 Dritte Personen getöd.	302 Zusammen Personen beschäd.	302 Zusammen Personen getödtet	303 a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge beschäd.	303 a. get.
I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen — Die Unfälle im Betriebsjahre 1869, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: (Anzahl der Unfälle) — Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet																		
II. Privatbahnen. (Fortf.)																		
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1	1	—	—	—	b. unterblieb Schließung eines Wegeüberganges	1	3	—	—	3	—	1	—	4	—	—	—
b. Halle-Kasseler	—	1	—	—	—	. . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	1	—	—	—	—	. . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	—	1	—	—	b. zu große Annäherung an das Geleise während der Ankunft eines Zuges	1	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	1	—	—	. . .	—	1	2	—	...	—	—	—	2	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																		
53 Ungarische Staats-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	1	2	1	3	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	b. Trennung der Züge	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	1	—	—	—	—	. . .	3	4	—	—	1	1	—	2	1	3	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	1	b. unvorsicht. Handhabung des Dienstes	1	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	durch Kessel-Explosion 1; durch diverse Ursachen 12	1 / 12	13	—	—	3	—	—	1	3	1	—	—
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	b. zufälliges Ueberfahren	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	—	1	—	—	—	. . .	—	1	9	—	—	1	—	—	9	1	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	1	—	—	—	—	. . .	—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	1	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
72 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	b. unterlassenes Schließen eines Wegeüberganges 1; durch Streifen eines Zuges mit einem Wagen 1	1 / 1	2	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																		
75 Niederländische Staats-E.	—	—	1	—	—	b. versäumte Schließung e. Drehbrücke	1	2	3	—	6	—	—	—	9	—	—	—
76 Grand Central Belge	1	3	2	—	—	. . .	5	11	8	—	7	1	6	—	21	1	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303					304							305							306		

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen																					
Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen									
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen			Zusammen Personen		
beschäd.	get.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	besch.	get.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	
1	—	. . .	—	—	2	—	1	—	durch Besteigen eines Wagentrittbrettes	—	1	—	—	1	2	. . .	—	—	5	3	40a
—	—	. . .	—	—	3	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	3	—	- b
—	—	. . .	—	—	3	1	1	1	. . .	3	—	—	1	—	2	. . .	—	—	7	5	41a
—	—	. . .	—	—	—	—	2	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	2	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	42
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	43
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	2	. . .	—	—	—	2	44
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	45
—	—	. . .	—	—	3	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	3	1	46a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- d
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	47
—	—	. . .	—	—	3	3	1	1	. . .	—	—	2	2	—	2	. . .	—	—	6	8	48
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	49
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	50
—	—	. . .	—	—	—	1	—	1	. . .	—	—	—	—	—	4	durch Abspringen von ein unbefugter Weise bestiegenen Wagen.	—	1	—	7	51a
—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	. . .	—	—	2	—	—	2	d. Verirrung währ. d. Nacht	—	1	4	3	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	52
—	—	. . .	—	—	—	1	—	2	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	4	53
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	54
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	55
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	3	—	1	. . .	—	—	—	4	56
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	57
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	beim Verschieben	1	—	—	1	—	1	. . .	—	—	3	2	58
—	—	. . .	—	—	—	1	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	59
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	1	. . .	—	—	—	3	60
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	61
—	—	. . .	—	—	4	—	1	4	. . .	—	—	3	7	1	2	. . .	—	—	9	13	62
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	63
—	—	. . .	—	—	3	4	—	1	. . .	—	—	1	2	—	—	. . .	—	—	4	7	64a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	65
—	—	d. Hinausspringen aus dem Wagen	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	1	3	66
—	—	. . .	—	—	7	5	—	—	. . .	—	—	2	2	—	—	. . .	—	—	9	7	67
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	68
1	—	. . .	—	—	3	1	3	3	. . .	—	—	4	1	1	2	. . .	—	—	12	7	69a
—	—	. . .	—	—	5	6	2	6	. . .	—	—	3	1	—	1	. . .	—	—	11	14	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	70
—	1	. . .	—	—	8	3	8	10	. . .	—	—	6	3	1	—	. . .	—	—	25	17	71
—	—	. . .	—	—	2	2	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	2	72
—	—	. . .	—	—	3	2	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	4	2	73
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	74
—	—	. . .	—	—	2	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	2	2	75
—	—	. . .	—	—	2	2	1	—	. . .	—	—	3	7	—	—	. . .	1	1	7	10	76
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	77
—	—	. . .	—	—	2	1	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	2	2	78
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	79a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	307								308	309					
		(Fortſ.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
		Die Unfälle, bei denen Perſonen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beſchädigt wurden, ſind veranlaßt durch:									Bei dieſen Unfällen (Kol. 307) wurden zerſtört oder ſtark beſchädigt:					
		a. Zuſammenſtoß zweier Züge.	b. Entgleiſung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu ſchnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche	f. Anfahren d. Züge an ſtillſtehende Wagen.	g. ſonſtige Urſachen.		zuſammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Perſonenwagen.	d. Laſt- (u. Arbeits-) wagen.	e. ſonſtige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Unf.	Unfälle.	Anzahl.					An.
	I. Staatsbahnen.															
1	Badiſche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
2	Bayeriſche	—	1	1	—	1	—	. . . .	2	5	2	—	—	1	. . .	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
5	Oldenburgiſche	—	1	1	—	—	—	. . . .	—	2	1	—	—	—	. . .	—
6	Bebra-Hanauer	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . .	—
7	Hannoverſche	5	—	—	—	—	3	. . . .	—	8	7	2	—	23	. . .	—
8	Main-Weſer-B.	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	2	—	—	—	5	. . .	—
9	Naſſauiſche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
10	Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	1	1	2	—	—	2	durch Bolzenbruch der Maſchine	1	7	4	—	—	5	Poſtwagen . . . Bahnmeiſterwagen .	1 1
11	Preuß. Oſtbahn	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	1	. . .	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
13	Weſtfäliſche	—	1	2	—	3	—	d. Bandagenbruch	1	7	2	—	2	17	. . .	—
14	Sächſiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	1	2	. . .	—
15	Württembergiſche	2	1	—	—	1	1	d. Zuſammenſtoß in Folge Trennung des Zuges	1	6	4	2	—	76	Kippkarren . .	[illegible]
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltung.															
16	a. Bergiſch-Märkiſche	2	1	3	—	—	2	. . . .	—	8	4	1	—	26	. . .	—
	b. Heſſiſche Nordbahn	—	2	1	—	1	—	durch Loſewerden der Radſpeichen	1	5	—	—	—	—	. . .	—
17	a. Oberſchleſiſche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Breslau-Poſen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Stargard-Poſener	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
19	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
21	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b) in Privatverwaltung.															
22	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
23	Bayeriſche Oſtbahnen	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
24	Berlin-Anhaltiſche	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	1	. . .	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
26	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	—	—	—	—	—	durch Reifenſprung	1	1	—	—	1	—	. . .	—
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Cösl.-Stolp-Dnz	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	d. Vorpommerſche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
29	Braunſchweigiſche	1	3	4	2	—	—	durch Zerreißen der Kuppelung	2	12	7	1	—	39	. . .	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . .	—
31	Frankfurt-Hanauer	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	1	—	2	. . .	—
32	Glückſtadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
33	Heſſiſche Ludwigs-E.	1	1	—	—	—	—	. . . .	—	2	1	1	1	2	. . .	—
34	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	21	. . .	—
37	Leipzig-Dresdener	1	3	—	—	—	—	. . . .	—	4	1	—	4	21	. . .	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—

Die Eisenbahnen.	307								308	309					
	(Fortſ.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
	Die Unfälle, bei denen Perſonen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beſchädigt wurden, ſind veranlaßt durch:									Bei dieſen Unfällen (Kol. 307) wurden zerſtört oder ſtark beſchädigt:					
A. Deutſche Eiſenbahnen.	a. Zuſammenſtoß zweier Züge.	b. Entgleiſung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu ſchnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche	f. Anfahren d. Züge an ſtillſtehende Wagen.	g. ſonſtige Urſachen.		zuſammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Perſonenwagen.	d. Laſt- (u. Arbeits-) wagen.	e. ſonſtige Fahrzeuge.	
	Anzahl der Unfälle.							Unf.	Unfälle	Anzahl.					Anz.
II. Privatbahnen. (Fortſ.)															
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
b. Halle-Kaſſeler	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
42 Mecklenburgiſche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
43 Neiſſe-Brieger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
45 Oſtpreußiſche Südbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
b. Pfälziſche Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
c. Neuſtadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
d. Pfälziſche Nordbahnen	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
48 Rheiniſche	—	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	2		—
49 Schleswigſche	—	—	—	—	—	1		—	1	1	—	—	1		—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
51 a. Thüringiſche	1	—	—	—	—	—		—	1	—	—	—	13		—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
52 Tilſit-Inſterburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
B. Oeſterreichiſche Bahnen.															
53 Ungariſche Staats-E.	2	4	2	2	5	—		—	15	1	2	3	10		—
54 Auſſig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
55 Böhmiſche Nordbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
56 Böhmiſche Weſtbahn	—	2	—	—	—	—		—	2	—	—	—	—		—
57 Brünn-Roſſitzer	1	—	—	—	1	—	b. Zerreißen des Zuges	1	3	—	1	—	21		—
58 Buſchtěhrader a. Lokomotivbahn	—	3	—	—	—	—		—	3	—	—	—	14		—
b. Pferdebahn															
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	—	2	1	—	1	2		—	6	—	—	—	—		—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	1	—	b. ſchlechte Beſchaffenheit des Wagens	2	3	—	—	—	7		—
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
65 Kaſchau-Oderberger	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	—		—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	3	3	—	—	1	1		—	8	4	4	10	13		—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	4	2	4	—	—	—		—	10	10	—	4	36		—
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	16	12	6	—	5	—		—	39	19	4	3	75		—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—		—	—	-	—	—	—		—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
71 Südbahn und Tiroler	5	3	—	—	—	2		—	10	4	1	—	45		—
72 Süd-Norddeutſche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
73 Theiß-Bahn	—	—	1	—	—	1		—	2	—	—	—	4		—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
C. Fremdländiſche Bahnen.															
75 Niederländiſche Staats-E.	—	—	4	—	—	—	durch Brand	1	5	1	1	2	8		—
76 Grand Central Belge	5	14	11	—	7	4		17	58	—	—	—	14		—
77 Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
78 Niederländiſche Rhein-E.	1	2	—	—	—	—		—	3	2	—	—	—		—
79 a. Warſchau-Wiener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—

310 | 311 | 312 | 313 | 314 | 315 | 316 | 317

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

A. Deutsche Eisenbahnen.

	Die Unfälle im Betriebsjahre 1869, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge	b. sonstige Ursachen		Zusammen	Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet: Reisende		Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		Reisende durch Verlassen des Zuges		Außerdem wurden (unabhängig von … Bahnbeamte und … a. durch unzeitiges oder unvorsichtiges Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge		b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge		c. durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Werkstatts- rc. Arbeiten	
	Unf.		Unf.	Unfälle.	besch.	get.	besch.	get.	besch.	get.	besch.	get.	besch.	get.	besch.	get.	besch.	get.	besch.	get.	besch.	get.	besch.	get.
I. Staatsbahnen.																								
1 Badische	1	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	2	—	—	1
3 Friedrich-Franz-E.	1	. . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
5 Oldenburgische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
7 Hannoversche	5	d. Umfallen e. Ofens im Maschinenhause	1	6	—	—	4	2	—	—	4	2	—	—	—	1	—	2	—	1	—	2	—	—
8 Main-Weser-B.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	1	—	—
9 Nassauische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	6	3	9	—	4	—
11 Preuß. Ostbahn	1	d. Herabfallen e. Kiesschicht / beim Verladen von Gütern	1, 1	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	1	1	1	1	3	2	31	1
12 Saarbrücker	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	1	—	1
13 Westfälische	3	durch Kessel-Explosion / in der Werkstätte	1, 1	5	—	—	6	—	—	—	6	—	—	—	1	—	2	4	4	2	1	—	—	2
14 Sächsische Staats-E.	—	d. Ausspringen e. Wagens aus der Drehscheibe	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	1	4	—	4	—	3	—	—
15 Württembergische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	1	—	—	—	1	1
II. Privatbahnen																								
a) unter Staatsverwaltung.																								
16 a. Bergisch-Märkische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13	10	13	2	6	—	1	—	—
b. Hessische Nordbahn	1	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
17 a. Oberschlesische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	1	—	4	3	1	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	4	1
18 Rhein-Nahe-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
19 Wilhelms-Bahn	—	. . .	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
20 a. Gößnitz-Geraer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a. Löbau-Zittauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. in Privatverwaltung.																								
22 Altona-Kieler	1	. . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 Bayerische Ostbahnen	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1	—	1	—	—	—	—	—
24 Berlin-Anhaltische	2	. . .	—	2	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
25 Berlin-Görlitzer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	6	—	1	—
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	7	1	2	2
Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	1	—	—	—
29 Braunschweigische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	1	1	—	—	—
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	2
31 Frankfurt-Hanauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—
32 Glückstadt-Elmshorner	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
33 Hessische Ludwigs-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—
34 Homburger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Kirchheimer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	2	2	2	3	2	1	—
37 Leipzig-Dresdener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	4	—	—	3	2	5	2
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

317			318					319		320								321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen										Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen										
f.			a.		b.					a.	b.	c.	d.	e.	f.		Zusammen	
durch sonstige Ursachen			durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		durch sonstige Ursachen					Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche	sonstige Ursachen.			
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.	
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1
. . .	—	—	—	6	. . .	—	—	3	14	—	1	—	1	—	. . .	—	2	2
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	3
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	4
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	5
. . .	—	—	—	—	durch Umfallen einer verladenen Kuh	1	—	2	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	6
. . .	—	—	1	1	. . .	—	—	1	7	1	1	—	—	—	. . .	—	2	7
. . .	—	—	—	1	. . .	—	1	1	5	—	—	—	—	—	durch Brand . . .	1	1	8
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	9
d. Auffahren ein. Maschine auf einen stehenden Zug	3	—	—	—	beim Einsturz eines Malergerüstes	3	—	26	7	1	1	—	—	—	. . .	—	2	10
b. Abladen v. Schwellen, Schienen u. Gütern ꝛc.	23	—	—	2	. . .	—	—	59	7	—	—	—	—	—	. . .	—	—	11
. . .	—	—	—	—	beim Wagenschieben auf ein. Kohlengrube	1	1	2	5	—	—	—	—	—	. . .	—	—	12
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	8	9	1	2	1	—	—	. . .	—	4	13
. . .	—	—	1	1	beim Wagenfortrücken	—	1	3	13	—	—	—	—	—	d. Auffahren eines Bauzuges	1	1	14
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	5	3	2	—	—	—	—	. . .	—	2	15
durch Aushalten v. Wagen mittelst Hebel ꝛc.	4	2	1	10	beim Abladen v. Holz ꝛc	1	1	19	36	—	—	—	—	—	durch Entlaufen v. Wagen im Gefälle	2	2	16a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	1	1	—	—	. . .	—	2	- b
. . .	—	—	1	3	durch Selbstmord	—	1	10	11	—	—	—	—	—	. . .	—	—	17a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	7	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- c
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	18
. . .	2	—	1	—	. . .	—	—	4	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	19
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	20a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	21a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
durch unbefugtes Betreten des Schlittens auf der geneigten Ebene bei Altona	1	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	22
. . .	—	—	1	3	. . .	—	—	7	3	—	—	—	—	—	durch Bewegung der Lokomotive im Bahnhofe	2	2	23
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	24
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	2	—	—	—	—	—	. . .	—	—	25
durch Selbstmord	—	1	—	1	. . .	—	—	2	3	—	—	—	—	—	. . .	—	—	26
d. Platzen d. Wasserglases einer Maschine	1	—	—	—	. . .	—	—	13	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	27
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	11	4	—	—	—	—	—	. . .	—	—	28a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- c
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	5	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- d
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	3	5	—	—	—	1	—	. . .	—	1	29
d. unvorsichtiges Verladen von Steinen	2	—	1	2	. . .	—	—	4	7	—	—	—	—	—	. . .	—	—	30
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	31
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	32
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	1	1	—	. . .	—	2	33
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	34
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	35
. . .	—	—	2	3	beim Besteigen eines Wagens	1	—	19	9	—	—	—	—	—	. . .	—	—	36
. . .	—	1	—	—	. . .	—	—	14	9	—	2	1	—	—	. . .	—	3	37
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	38
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	39

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen

Nr.	Bahn	297 a. Zusammenstoß zweier Züge	297 b. Entgleisung	297 c. unrichtiges Stellen der Weichen	297 d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe	297 e. Achsbrüche	297 f. sonstige Ursachen	297 f. Unf.	298 Zusammen. Unfälle	299 Reisende beschädigt	299 Reisende getödtet	300 Bahn-Beamte und Arbeiter beschäd.	300 getöd.	301 Dritte Personen beschäd.	301 getöd.	302 Zusammen Personen beschäd.	302 getödtet	303 a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge beschäd.	303 a. get.
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1869, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: Anzahl der Unfälle.									Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
	I. Staatsbahnen.																		
1	Badische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
2	Bayerische	—	1	—	—	—	. . . .	1	2	—	—	1	—	1	—	2	—	—	1
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	1	1	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	4	1	—	—	4	1	—	—
7	Hannoversche	3	1	—	—	—	. . . .	—	4	2	—	3	1	—	—	5	1	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	1	—	—	—	beim Rangiren der Züge; beim Ankuppeln von Wagen	20; 5	26	—	—	7	2	—	—	7	2	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	beim Anfahren gegen eine Lokomotive	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	1	—	—	d. Selbstbewegen v. Wagen; d. unterlaß. Barrierenschluß	1; 1	3	—	—	3	—	1	2	4	2	—	—
13	Westfälische	1	1	—	—	—	d. unbekannte Ursache	1	3	4	—	1	2	—	—	5	2	—	—
14	Sächsische Staats-E.	—	1	—	—	—	durch Anfahren eines ausgehobenen Angstheiles; durch Zusammenstoß	1; 1	3	1	—	1	5	—	—	2	5	—	—
15	Württembergische	2	—	—	—	1	durch Schneesturm	1	4	1	1	7	12	—	—	8	13	2	4
	II. Privatbahnen																		
	a) unter Staatsverwaltung.																		
16	a. Bergisch-Märkische	1	3	6	—	2	. . . .	—	12	—	—	13	—	—	1	13	1	2	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	durch ruckweises Anziehen der Maschine	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. in Privatverwaltung.																		
22	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Bayerische Ostbahnen	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
24	Berlin-Anhaltische	1	—	—	—	—	d. mangelhaft. Wagenverschl.; durch unbekannte Ursache	1; 1	3	—	—	2	1	—	—	2	1	—	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	a. Berlin-Hamburger; b. Hamburg Bergedorfer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	—	—	1	—	—	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Braunschweigische	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4	3	—	—	—	d. Platzen e. Siederohres; d. Scheuwerden v. Pferden	1; 2	10	—	—	5	3	2	—	7	3	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	2	—	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	2	—	2	—	—	—	4	—	—	—
34	Homburger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	1	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
37	Leipzig-Dresdener	3	1	—	—	—	durch Zerreißen d. Kuppelung	1	5	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303					304							305							306		
(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).																					
Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen																					
Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen							Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschäd.	get.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	besch.	get.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	7	—	4	. . .	—	—	4	12	1
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	12	. . .	—	—	—	14	2
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	3
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	4
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	5
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	6
—	—	b. Hinausspringen a. e. fahrenden Zuge	—	1	3	1	—	2	durch Anspringen an einen fahrenden Zug	—	2	1	2	—	2	. . .	—	—	4	10	7
—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	—	3	—	1	. . .	—	—	—	6	8
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	9
—	—	. . .	—	—	6	4	3	3	. . .	—	—	—	2	—	2	. . .	—	—	9	11	10
—	1	. . .	—	—	1	—	—	1	. . .	—	—	1	4	—	3	. . .	—	—	2	9	11
—	—	. . .	—	—	3	1	—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	3	4	12
—	—	. . .	—	—	5	3	—	1	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	5	7	13
—	—	. . .	—	—	4	8	—	1	durch Aufspringen auf einen Zug	—	1	1	5	2	3	. . .	—	—	7	18	14
—	—	. . .	—	—	5	5	2	4	. . .	—	—	—	3	—	8	. . .	—	—	9	24	15
1	—	. . .	—	—	4	8	1	7	d. Verlassen resp. Besteigen d. Zuges während d. Fahrt	1	5	1	6	—	4	bei Zertrümmerung eines Fuhrwerks durch einen Wagenzug	1	—	11	30	16a
—	—	. . .	—	—	3	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	3	—	- b
—	—	. . .	—	—	3	3	—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	3	5	17a
—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	1	1	—	1	. . .	—	—	1	4	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	18
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	1	1	—	. . .	—	—	2	1	19
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	20a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	21a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	1	2	—	—	. . .	—	—	1	3	22
—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	—	7	—	—	. . .	—	—	—	10	23
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	24
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	1	1	25
—	—	. . .	—	—	—	1	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	26
1	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	2	—	. . .	—	—	3	2	27
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	2	1	28a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	d. Herabfallen v. Wagen	1	—	—	1	—	—	. . .	—	—	1	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- d
—	—	d. Hinausspringen aus e. Zuge während der Fahrt	1	1	1	—	1	1	d. Herabfallen v. Zuge	—	1	—	1	1	1	. . .	—	—	4	5	29
—	—	. . .	—	—	1	1	—	2	d. Betreten der Bahn in selbstmörderischer Absicht	—	1	—	—	—	1	. . .	—	—	1	5	30
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	2	31
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	32
—	—	. . .	—	—	1	1	—	1	. . .	—	—	—	3	—	1	. . .	—	—	1	6	33
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	34
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	35
—	—	. . .	—	—	8	1	1	2	. . .	—	—	3	8	1	1	d. Besteigen e. Bremse	1	—	14	12	36
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	37
—	—	b. Herabsteigen von einem Außensitz	—	1	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	38
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	1	—	2	39

	297							298	299		300		301		302		303	
	I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																	
A. Deutsche Eisenbahnen.	Die Unfälle im Betriebsjahre 1869, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle.	beschädigt	getödtet.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
II. **Privatbahnen.** (Forts.)																		
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1	1	—	—	—	d. unterblieb Schließung eines Wegeüberganges	1	3	—	—	3	—	1	—	4	—	—	—
b. Halle-Kasseler	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	—	1	—	—	d. zu große Annäherung an das Geleise während der Ankunft eines Zuges	1	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	1	—	—	. . . .	—	1	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																		
53 Ungarische Staats-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	1	2	1	3	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	d. Trennung der Züge	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	1	—	—	—	—	. . . .	3	4	—	—	1	1	—	2	1	3	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	1	d. unvorsicht. Handhabung des Dienstes	1	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	durch Kessel-Explosion 1, durch diverse Ursachen 12	1, 12	13	—	—	3	—	—	1	3	1	—	—
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	d. zufällige Ueberfahren	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	9	—	—	1	—	—	9	1	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	1	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
72 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	d. unterlassenes Schließen eines Wegeüberganges 1, durch Streifen eines Zuges mit einem Wagen 1	1, 1	2	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																		
75 Niederländische Staats-E.	—	—	1	—	—	d. versäumte Schließung e. Drehbrücke	1	2	3	—	6	—	—	—	9	—	—	—
76 Grand Central Belge	1	3	2	—	—	. . . .	5	11	8	—	7	1	6	—	21	1	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

303					304							305							306		
Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen																					
Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen							Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschäd.	get.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	besch.	get.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	
1	—	. . .	—	—	2	—	1	—	durch Besteigen eines Wagentrittbrettes	—	1	—	—	1	2	. . .	—	—	5	3	40a
—	—	. . .	—	—	3	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	3	—	- b
—	—	. . .	—	—	3	1	1	1	. . .	3	—	—	1	—	2	. . .	—	—	7	5	41a
—	—	. . .	—	—	—	—	2	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	2	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	42
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	43
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	2	. . .	—	—	—	2	44
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	45
—	—	. . .	—	—	3	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	3	1	46a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- d
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	47
—	—	. . .	—	—	3	3	1	1	. . .	—	—	2	2	—	2	. . .	—	—	6	8	48
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	49
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	50
—	—	. . .	—	—	—	1	—	1	. . .	—	—	—	—	—	4	durch Abspringen von einem unbefugter Weise bestiegenen Wagen.	—	1	—	7	51a
—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	. . .	—	—	2	—	—	2	d. Verirrung währ. d. Nacht	—	1	4	3	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	52
—	—	. . .	—	—	—	1	—	2	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	4	53
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	54
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	55
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	3	—	1	. . .	—	—	—	4	56
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	57
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	beim Verschieben	1	—	—	1	—	1	. . .	—	—	3	2	58
—	—	. . .	—	—	—	1	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	59
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	1	. . .	—	—	—	3	60
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	61
—	—	. . .	—	—	4	—	1	4	. . .	—	—	3	7	1	2	. . .	—	—	9	13	62
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	63
—	—	. . .	—	—	3	4	—	1	. . .	—	—	1	2	—	—	. . .	—	—	4	7	64a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	65
—	—	d. Hinausspringen aus dem Wagen	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	1	3	66
—	—	. . .	—	—	7	5	—	—	. . .	—	—	2	2	—	—	. . .	—	—	9	7	67
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	68
1	—	. . .	—	—	3	1	3	3	. . .	—	—	4	1	1	2	. . .	—	—	12	7	69a
—	—	. . .	—	—	5	6	2	6	. . .	—	—	3	1	—	1	. . .	—	—	11	14	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	70
—	1	. . .	—	—	8	3	8	10	. . .	—	—	6	3	1	—	. . .	—	—	25	17	71
—	—	. . .	—	—	2	2	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	2	72
—	—	. . .	—	—	3	2	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	4	2	73
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	74
—	—	. . .	—	—	2	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	2	2	75
—	—	. . .	—	—	2	2	1	—	. . .	—	—	3	7	—	—	. . .	1	1	7	10	76
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	77
—	—	. . .	—	—	2	1	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	2	2	78
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	79a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

	A. Deutsche Eisenbahnen.	307								308	309					
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche	f. Anfahren d. Züge an stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Unf.	Unfälle	Anzahl.					An
	I. Staatsbahnen.															
1	Badische	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
2	Bayerische	—	1	1	—	1	—	. . .	2	5	2	—	—	1	. . .	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
5	Oldenburgische	—	1	1	—	—	—	. . .	—	2	1	—	—	—	. . .	—
6	Bebra-Hanauer	—	1	—	—	—	—	. . .	—	1	—	—	—	2	. . .	—
7	Hannoversche	5	—	—	—	—	3	. . .	—	8	7	2	—	23	. . .	—
8	Main-Weser-B.	—	—	—	2	—	—	. . .	—	2	—	—	—	5	. . .	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	1	1	2	—	—	2	durch Bolzenbruch der Maschine	1	7	4	—	—	5	Postwagen . . . Bahnmeisterwagen .	1 1
11	Preuß. Ostbahn	—	—	1	—	—	—	. . .	—	1	—	—	—	1	. . .	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
13	Westfälische	—	1	2	—	3	—	d. Bandagenbruch	1	7	2	—	2	17	. . .	—
14	Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	1	2	. . .	—
15	Württembergische	2	1	—	—	1	1	d. Zusammenstoß in Folge Trennung des Zuges	1	6	4	2	—	76	Kippkarren . .	
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltung.															
16	a. Bergisch-Märkische	2	1	3	—	—	2	. . .	—	8	4	1	—	26	. . .	
	b. Hessische Nordbahn	—	2	1	—	1	—	durch Loswerden der Radspeichen	1	5	—	—	—	—	. . .	—
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
19	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
21	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b) in Privatverwaltung.															
22	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
23	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
24	Berlin-Anhaltische	—	1	—	—	—	—	. . .	—	1	—	—	—	1	. . .	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
26	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	—	—	—	—	—	durch Reifensprung	1	1	—	—	1	—	. . .	—
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Cösl.-Stolp-Dnz	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
29	Braunschweigische	1	3	4	2	—	—	durch Zerreißen der Kuppelung	2	12	7	1	—	39	. . .	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	—	—	—	—	—	. . .	—	1	—	—	—	2	. . .	—
31	Frankfurt-Hanauer	1	—	—	—	—	—	. . .	—	1	1	1	—	2	. . .	—
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
33	Hessische Ludwigs-E.	1	1	—	—	—	—	. . .	—	2	1	1	1	2	. . .	—
34	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	21	. . .	—
37	Leipzig-Dresdener	1	3	—	—	—	—	. . .	—	4	1	—	4	21	. . .	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—

A. Deutsche Eisenbahnen.	307									308	309					
	(Fortſ.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).															
	Die Unfälle, bei denen Perſonen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beſchädigt wurden, ſind veranlaßt durch:										Bei dieſen Unfällen (Kol. 307) wurden zerſtört oder ſtark beſchädigt:					
	a. Zuſammenſtoß zweier Züge.	b. Entgleiſung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu ſchnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Anfahren d. Züge an ſtillſtehende Wagen.	g. ſonſtige Urſachen.			zuſammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Perſonenwagen.	d. Laſt- (u. Arbeits-) wagen.	e. ſonſtige Fahrzeuge.	
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Anzahl der Unfälle.								Unf.	Unfälle	Anzahl.					Anz.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Halle-Kaſſeler	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
42 Mecklenburgiſche	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
43 Neiſſe-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
44 Niederſchleſiſche Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
45 Oſtpreußiſche Südbahn	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
46 a. Pfälziſche Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Pfälziſche Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
c. Neuſtadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
d. Pfälziſche Nordbahnen	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
48 Rheiniſche	—	—	1	—	—	—	. . .		—	1	—	—	—	2	. . .	—
49 Schleswigſche	—	—	—	—	—	1	. . .		—	1	1	—	—	1	. . .	—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
51 a. Thüringiſche	1	—	—	—	—	—	. . .		—	1	—	—	—	13	. . .	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
52 Tilſit-Inſterburger	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
B. Oeſterreichiſche Bahnen.																
53 Ungariſche Staats-E.	2	4	2	2	5	—	. . .		—	15	1	2	3	10	. . .	—
54 Auſſig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
55 Böhmiſche Nordbahn	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
56 Böhmiſche Weſtbahn	—	2	—	—	—	—	. . .		—	2	—	—	—	—	. . .	—
57 Brünn-Roſſitzer	1	—	—	—	1	—	b. Zerreißen des Zuges		1	3	—	1	—	21	. . .	—
58 Buſchtěhrader {a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn}	—	3	—	—	—	—	. . .		—	3	—	—	—	14	. . .	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	—	2	1	—	1	2	. . .		—	6	—	—	—	—	. . .	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
62 Kaiſer Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	1	—	b. ſchlechte Beſchaffenheit des Wagens		2	3	—	—	—	7	. . .	—
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
65 Kaſchau-Oderberger	—	1	—	—	—	—	. . .		—	1	—	—	—	—	. . .	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
67 Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	3	3	—	—	1	1	. . .		—	8	4	4	10	13	. . .	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	4	2	4	—	—	—	. . .		—	10	10	—	4	36	. . .	—
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	16	12	6	—	5	—	. . .		—	39	19	4	3	75	. . .	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
71 Südbahn und Tiroler	5	3	—	—	—	2	. . .		—	10	4	1	—	45	. . .	—
72 Süd-Norddeutſche	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
73 Theiß-Bahn	—	—	1	—	—	1	. . .		—	2	—	—	—	4	. . .	—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
C. Fremdländiſche Bahnen.																
75 Niederländiſche Staats-E.	—	—	4	—	—	—	durch Brand		1	5	1	1	2	8	. . .	—
76 Grand Central Belge	5	14	11	—	7	4	. . .		17	58	—	—	—	14	. . .	—
77 Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
78 Niederländiſche Rhein-E.	1	2	—	—	—	—	. . .		—	3	2	—	—	—	. . .	—
79 a. Warſchau-Wiener	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	. . .		—	—	—	—	—	—	. . .	—

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

A. Deutsche Eisenbahnen.	310 Die Unfälle im Betriebsjahre 1869, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge. Unf.	b. sonstige Ursachen.	Unf.	Zusammen. Unfälle.	311 Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet: Reisende besch.	get.	312 Bahnbeamte und Arbeiter besch.	get.	313 Dritte Personen besch.	get.	314 Zusammen Personen besch.	get.	315 Reisende durch Verlassen des Zuges besch.	get.	316 Außerdem wurden (unabhängig von …) Bahnbeamte und … a. durch unzeitiges oder unvorf. Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge besch.	get.	317 b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge besch.	get.	c. durch unzeitiges Betreten oder unvorf. Ueberschreiten der Geleise besch.	get.	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes besch.	get.	e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Werkstatts- x. Arbeiten besch.	get.
I. Staatsbahnen.																								
1 Badische	1	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	2	—	—	1
3 Friedrich-Franz-E.	1	. . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
5 Oldenburgische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
7 Hannoversche	5	b. Umfallen e. Ofens im Maschinenhause	1	6	—	—	4	2	—	—	4	2	—	—	—	1	—	2	—	1	—	2	—	—
8 Main-Weser-B.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	1	—	—
9 Nassauische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	6	3	9	—	4	—
11 Preuß. Ostbahn	1	b. Herabfallen e. Kiesschicht beim Verladen von Gütern	1, 1	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	1	1	1	1	3	2	31	1
12 Saarbrücker	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	1	—	1
13 Westfälische	3	durch Kessel-Explosion in der Werkstätte	1, 1	5	—	—	6	—	—	—	6	—	—	—	1	—	2	4	4	2	1	—	—	2
14 Sächsische Staats-E.	—	b. Ausspringen e. Wagens aus der Drehscheibe	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	1	4	—	4	—	3	—	—
15 Württembergische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	1	—	—	—	1	1
II. Privatbahnen																								
a) unter Staatsverwaltung.																								
16 a. Bergisch-Märkische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13	10	13	2	6	—	1	—	—
b. Hessische Nordbahn	1	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
17 a. Oberschlesische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	1	—	4	3	1	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	4	1
18 Rhein-Nahe-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
19 Wilhelms-Bahn	—	. . .	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
20 a. Gößnitz-Geraer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a. Löbau-Zittauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. in Privatverwaltung.																								
22 Altona-Kieler	1	. . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 Bayerische Ostbahnen	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1	—	1	—	—	—	—	—
24 Berlin-Anhaltische	2	. . .	—	2	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
25 Berlin-Görlitzer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	6	—	1	—
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn x.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	7	1	2	2
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
d. Vorpommersche	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	1	—	—	—
29 Braunschweigische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	1	1	—	—	—
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	2
31 Frankfurt-Hanauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—
32 Glückstadt-Elmshorner	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
33 Hessische Ludwigs-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—
34 Homburger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Kirchheimer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	2	2	2	3	2	1	—
37 Leipzig-Dresdener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	4	—	—	3	2	5	2
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

317			318					319		320								321
den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen										Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen										
f. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen					a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Zusammen	
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.	
...	—	—	—	—	...	—	—	—	1	—	—	—	—	—	...	—	—	1
...	—	—	—	6	...	—	—	3	14	—	1	—	1	—	...	—	2	2
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	3
...	—	—	—	—	...	—	—	1	—	—	—	—	—	—	...	—	—	4
...	—	—	—	—	...	—	—	1	—	—	—	—	—	—	...	—	—	5
...	—	—	—	—	durch Umfallen einer verladenen Kuh	1	—	2	1	—	—	—	—	—	...	—	—	6
...	—	—	1	1	...	—	—	1	7	1	1	—	—	—	...	—	2	7
...	—	—	—	1	...	—	1	1	5	—	—	—	—	—	durch Brand	1	1	8
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	9
d. Auffahren ein. Maschine auf einen stehenden Zug	3	—	—	—	beim Einsturz eines Malergerüstes	3	—	26	7	1	1	—	—	—	...	—	2	10
d. Abladen v. Schwellen, Schienen u. Gütern etc.	23	—	—	2	...	—	—	59	7	—	—	—	—	—	...	—	—	11
...	—	—	—	—	beim Wagenschieben auf ein. Kohlengrube	1	1	2	5	—	—	—	—	—	...	—	—	12
...	—	—	—	1	...	—	—	8	9	1	2	1	—	—	...	—	4	13
...	—	—	1	1	beim Wagenfortrücken	—	1	3	13	—	—	—	—	—	d. Auffahren eines Bauzuges	1	1	14
...	—	—	—	—	...	—	—	5	3	2	—	—	—	—	...	—	2	15
durch Anhalten v. Wagen mittels Hebel etc.	4	2	1	10	beim Abladen v. Holz etc.	1	1	19	36	—	—	—	—	—	durch Entlaufen v. Wagen im Gefälle	2	2	16a
...	—	—	—	—	...	—	—	1	—	—	1	1	—	—	...	—	2	- b
...	—	—	1	3	durch Selbstmord	—	1	10	11	—	—	—	—	—	...	—	—	17a
...	—	—	—	—	...	—	—	—	2	—	—	—	—	—	...	—	—	- b
...	—	—	—	—	...	—	—	7	1	—	—	—	—	—	...	—	—	- c
...	—	—	—	—	...	—	—	1	—	—	—	—	—	—	...	—	—	18
...	2	—	1	—	...	—	—	4	1	—	—	—	—	—	...	—	—	19
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	20a
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	- b
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	21a
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	- b
durch unbefugtes Betreten des Schlittens auf der geneigten Ebene bei Altona	1	—	—	—	...	—	—	1	—	—	—	—	—	—	...	—	—	22
...	—	—	1	3	...	—	—	7	3	—	—	—	—	—	durch Bewegung der Lokomotive im Bahnhofe	2	2	23
...	—	—	—	—	...	—	—	2	—	—	—	—	—	—	...	—	—	24
...	—	—	—	—	...	—	—	1	2	—	—	—	—	—	...	—	—	25
durch Selbstmord	—	1	—	1	...	—	—	2	3	—	—	—	—	—	...	—	—	26
d. Platzen d. Wasserglases einer Maschine	1	—	—	—	...	—	—	13	—	—	—	—	—	—	...	—	—	27
...	—	—	—	—	...	—	—	11	4	—	—	—	—	—	...	—	—	28a
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	- b
...	—	—	—	—	...	—	—	—	1	—	—	—	—	—	...	—	—	- c
...	—	—	—	—	...	—	—	5	—	—	—	—	—	—	...	—	—	- d
...	—	—	1	—	...	—	—	3	5	—	—	—	1	—	...	—	1	29
d. unvorsichtiges Verladen von Steinen	2	—	1	2	...	—	—	4	7	—	—	—	—	—	...	—	—	30
...	—	—	—	—	...	—	—	2	1	—	—	—	—	—	...	—	—	31
...	—	—	—	—	...	—	—	1	1	—	—	—	—	—	...	—	—	32
...	—	—	—	—	...	—	—	—	3	—	—	1	1	—	...	—	2	33
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	34
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	35
...	—	—	2	3	beim Besteigen eines Wagens	1	—	19	9	—	—	—	—	—	...	—	—	36
...	—	1	—	—	...	—	—	14	9	—	2	1	—	—	...	—	3	37
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	38
...	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...	—	—	39

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	310 Die Unfälle im Betriebsjahre 1869, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge. Unf.	310 b. sonstige Ursachen.	310 b. Unf.	311 Zusammen. Unfälle.	312 Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet: Reisende besch.	312 Reisende get.	313 Bahnbeamte und Arbeiter besch.	313 get.	314 Dritte Personen besch.	314 get.	315 Zusammen Personen besch.	315 get.	316 Reisende durch Verlassen des Zuges besch.	316 get.	317 Außerdem wurden (unabhängig von … Bahnbeamte und … a. durch unzeitiges oder unvors. Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge besch.	317 a. get.	317 b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge besch.	317 b. get.	317 c. durch unzeitiges Betreten oder unvors. Ueberschreiten der Geleise besch.	317 c. get.	317 d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes besch.	317 d. get.	317 e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Werkstatts- u. Arbeiten besch.	317 e. get.
	II. Privatbahnen. (Forts.)																								
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	1	—	1	1	1	.
	b. Halle-Kasseler	1		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	2		—	2	—	—	3	—	—	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Mecklenburgische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Ostpreußische Südbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	1	3	1	3	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—	—
48	Rheinische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	8	2	—	1	3	—	—
49	Schleswigsche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	3
50	Taunus-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
51	a. Thüringische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.																								
53	Ungarische Staats-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	1	—	1
54	Aussig-Teplitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Böhmische Nordbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	1	—
56	Böhmische Westbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1
57	Brünn-Rossitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn / b. Pferdebahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	1	4	—
61	Graz-Köflacher	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	2	durch Schußwaffen / durch sonstige Ursachen	1 / 1	4	—	—	1	3	—	—	1	3	—	—	1	2	4	8	5	8	5	2	5	1
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	8		1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	—	1	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferdebahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	b. Umstürzen eines Rollwagens	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—		—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4	2	2	1	—	—	1	1
68	Mohacs-Fünfkirchener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	2	1
69	a. Oesterreichische nördliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	6	—	2	9	—	4	1
	b. Oesterreichische südöstliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	2	2	3	2	1	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	1	1	—	—
70	I. Siebenbürger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Südbahn und Tiroler	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2	4	4	11	3	1	—
72	Süd-Norddeutsche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Theiß-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	2	—	—	—
74	Turnau-Kralup-Prager	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.																								
75	Niederländische Staats-E.	10		—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	—	—	1	—	1	—	1
76	Grand Central Belge	3		—	3	—	—	2	1	—	—	2	1	—	—	1	1	2	4	—	—	1	1	—	—
77	Lüttich-Mastrichter	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Niederländische Rhein-E.	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79	a. Warschau-Wiener	—		—	—	—	—	8	1	3	3	11	4	—	—	—	—	8	1	2	3	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	3		—	3	—	—	1	—	—	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

317			318					319		320								321
auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.																		
den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen										Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen										
f.			a.		b.					a.	b.	c.	d.	e.	f.		Zusammen	
durch sonstige Ursachen			durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		durch sonstige Ursachen					Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche	sonstige Ursachen.			
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.	
. . . .	—	—	2	—	. . . .	—	—	10	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	40a
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	41a
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	—	1	42
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	43
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	44
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	45
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	12	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	46a
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- c
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- d
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	4	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	47
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	6	12	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	48
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	3	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	49
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	50
. . . .	—	—	—	1	b. muthwilliger Weise in Bewegung gesetzte Wagen	—	1	2	5	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	51a
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	52
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	5	1	1	4	1	—	. . . .	—	7	53
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	54
. . . .	—	—	—	2	b. Betreten der Bahn in selbstmörderischer Absicht	—	1	3	5	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	55
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	2	5	—	—	2	—	. . . .	—	7	56
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	57
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	1	—	3	—	—	b. Selbstbewegung v. Wagen	1	5	58
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	59
. . . .	—	—	—	—	b. Selbstbewegung von Wagen	2	—	10	2	—	—	4	—	1	. . . .	—	5	60
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	61
. . . .	—	—	3	3	durch Selbstmord . . b. Besteig. d. Fahrzeuge	1 1	— —	25	24	16	—	24	—	9	durch schlechte Verladung von Langholz	1	50	62
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	63
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	5	4	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	64a
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	65
. . . .	—	—	2	—	. . . .	—	—	5	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	66
. . . .	—	—	2	2	. . . .	—	—	9	7	—	—	2	1	—	. . . .	—	3	67
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	4	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	68
. . . .	3	—	—	1	. . . .	—	1	21	11	6	—	—	—	—	. . . .	—	6	69a
. . . .	—	—	2	—	. . . .	—	—	11	6	5	—	—	—	—	. . . .	—	5	- b
. . . .	—	—	—	—	durch eigenmächtige Handhabung der Krahne . . durch Ungeschicklichkeit beim Steinverladen	— 1	1 —	4	3	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	- c
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	70
. . . .	—	—	3	1	. . . .	—	—	26	10	—	10	2	—	3	. . . .	—	15	71
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	72
durch Schlafen unter den Wagen	—	1	—	—	. . . .	—	—	5	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	73
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	74
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	5	5	—	—	—	1	—	durch starken Wind	3	4	75
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	4	6	—	8	7	—	—	. . . .	3	18	76
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	77
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	1	2	4	4	1	b. Anfahren einer Lokomotive an einen Wagen	1	13	78
durch eigenen Willen	1	—	—	—	. . . .	—	—	11	4	—	—	8	—	—	. . . .	—	8	79a
. . . .	—	—	—	2	. . . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	322 (Fortſ.) I. Unfälle. Bei dieſen Unfällen (Kol. 320) wurden zerſtört oder ſtark beſchädigt: a. Loko-motiven.	b. Ten-der.	c. Per-ſonen-wa-gen.	d. Laſt- (u. Ar-beits-) wa-gen.	e. ſonſtige Fahrzeuge.	323 II. Achsbrüche. von . . . bis Ende 1868.	324 In den früheren Jahren: bei Loko-mo-tiven.	325 bei Ten-dern.	326 a. bei eige-nen Perſonen-wagen.	326 b. bei frem-den Perſonen-wagen.	327 a. bei eige-nen Laſtwagen.	327 b. bei frem-den Laſtwagen.	328 Im Betr.-Jahre: bei Loko-mo-tiven.	329 bei Ten-dern.	330 a. bei eige-nen Perſonen-wagen.	330 b. bei frem-den Perſonen-wagen.
		Anzahl				Anz.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs.			
	I. Staatsbahnen.																
1	Badiſche	—	—	—	—	—	1840	11	9	2	—	195	ſ. 327a	—	—	1	—
2	Bayeriſche	2	—	—	5	3	1845	3	9	—	—	200*	1	1	2	1	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	1846	—	5	3	—	23	1	—	—	—	—
5	Oldenburgiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoverſche	1	—	—	6	—	1847	8	16	7	—	110	—	1	—	—	—
8	Main-Weſer-B.	—	—	—	—	—	1850	—	2	6	1	14	23	—	—	—	—
9	Naſſauiſche	—	—	—	—	—	1862	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—
10	Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	—	—	3	—	1850	16	3	5	—	101	—	—	—	—	—
11	Preuß. Oſtbahn	—	—	—	—	—	1854	14	2	1	—	8	—	—	—	1	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	1852	4	4	—	—	7	33	—	2	—	—
13	Weſtfäliſche	1	—	4	39	—	1855	2	2	5	—	15	8	1	—	—	—
14	Sächſiſche Staats-E.	—	—	—	1	—	1843	2	29	12	—	83	—	—	—	—	—
15	Württembergiſche	—	—	—	2	—	1854	9	21	3	—	43	—	2	8	1	—
	II. Privatbahnen																
	a) unter Staatsverwaltung.																
16	a. Bergiſch-Märkiſche	—	—	—	6	—	1841	11	8	15	—	105	2	—	—	—	—
	b. Heſſiſche Nordbahn	—	—	—	4	—	1848	1	2	—	3	3	13	—	—	—	—
17	a. Oberſchleſiſche	—	—	—	—	—	} 1842	18	7	—	—	110	2	3	4	—	—
	b. Breslau-Poſen-Glogauer	—	—	—	—	—											
	c. Stargard-Poſener	—	—	—	—	—	1848	—	—	1	—	6	—	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	1861	2	2	—	—	—	3	—	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	1848	—	4	1	—	5	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. in Privatverwaltung.																
22	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	1844	3	1	6	—	33	—	—	—	1	—
23	Bayeriſche Oſtbahnen	4	—	—	—	—	1858	1	1	—	—	—	5	1	—	—	—
24	Berlin-Anhaltiſche	—	—	—	—	—	1841	16	—	9	—	45	—	—	—	—	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	a. Berlin-Hamburger } b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	1848	7	1	—	—	48	31	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	1856	12	3	—	2	12	2	—	1	—	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	—	1852	6	—	3	—	17	—	5	—	—	—
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Vorpommerſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Braunſchweigiſche	—	—	—	2	—	1857	3	3	1	—	13	12	—	—	—	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1852	7	—	—	—	60	—	—	—	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1848	5	—	1	—	2	6	1	—	—	—
32	Glückſtadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Heſſiſche Ludwigs-E.	—	—	—	3	—	1860	3	2	—	—	1	4	2	—	—	—
34	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—	1846	3	12	1	2	151	38	—	—	—	—
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	2	—	1849	9	5	3	—	40	—	—	—	3	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	1851	—	—	3	—	32	3	—	—	—	—

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1869						
a. bei eigenen	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1869	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
Lastwagen. Achsbrüche.		Achsbr.			Achsbr.	
2	—	220	bei Güterwagen mit Achsen von 137 Millimeter in der Nabe	29	7,59	1
15	2	231	„ Lastwagen	24	9,76	2
—	—	—	. . . .	—	—	3
—	—	32	bei vierrädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in d. Nabe (Bruchstelle) 3" 8"' stark waren	23	1,39	4
—	—	—	. . . .	—	—	5
—	—	—	. . . .	—	—	6
1	—	143	bei Lastwagen-Achsen	22	6,50	7
—	2	48	„ Achsen unter 4½ Zoll Stärke	20	2,40	8
—	—	4	. . . .	8	0,50	9
—	—	125	bei Lastwagen mit Patent-Bündel-Achsen	20	6,25	10
1	—	27	„ eisernen 4½" in der Nabe starken Lastwagen-Achsen	16	1,69	11
3	—	53	„ Kohlen- und Güterwagen	18	2,94	12
—	3	36	bei vierrädrigen offenen Lastwagen von 100 Ctrn. Tragfähigkeit mit eisernen Bündel-Achsen von 4" Stärke und bei dergl. Wagen von 200 Ctrn. Tragfähigkeit mit Gußstahl-Achsen von 4" Stärke	15	2,40	13
2	—	128	bei Tender-Achsen v. 102 u. 129 Millimeter Durchmesser, bei Personenwagen-Achsen v. 199 u. bei Postwagen-Achsen v. 81—121mm Durchm., bei 4rädr. Transportwag. mit Achsen v. gehämmertem Eisen v. 86mm Stärke rc.	27	4,74	14
4	3	94	bei Tender- und Lastwagen-Achsen	15	6,27	15
11	—	152	bei vierrädrigen Güterwagen. Die im Jahre 1869 gebrochenen 11 Achsen bestanden aus ungehärtetem Gußstahl, Eisen-Patent-Bündel und gewalztem Rammast-Eisen	29	5,24	16a
—	1	23	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4" Nabenstärke. Im Jahre 1869 brach eine Achse von Schmiedeeisen an einem bedeckten achträdrigen fremden Güterwagen	22	1,05	- b
—	—	144	bei 6rädr. mit engl. Patent-Achsen versehenen Lastwagen von 3⅝" Durchmesser an der Nabe	28	5,14	17ab
—	—	7	„ Lastwagen mit Patent-Bündel-Achsen von 2⅞—3⅛" Durchmesser	21	0,33	- c
—	—	7	„ Lastwagen-Achsen	9	0,78	18
—	1	17	„ Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen von 3¾—4" Durchmesser	24	0,71	19
—	—	—	. . . .	—	—	20a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	10	bei eisernen Tender-Achsen von 90—102 Millimeter Durchmesser und bei Lastwagen-Achsen von 89—102 Millimeter Durchmesser und einer Personenwagen-Achse von 98 Millimeter Durchmesser	21	0,48	21a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	44	bei 6rädrigen Personenwagen und bei 6-, 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Achsen von 3¾ und 4 Zoll Durchmesser mit kurzen Naben	26	1,69	22
—	1	9	bei Lastwagen-Achsen	11	0,81	23
—	2	72	„ Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen von 3⅞" Durchmesser	29	2,48	24
—	—	—	. . . .	—	—	25
—	—	87*	bei vier- und achträdrigen Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen	22	3,95	26
—	1	33	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen aus Patent-Bündeleisen	14	2,36	27
—	—	31	bei Lokomotiv-Krumm-Achsen von Feinkorneisen und bei eisernen Patent-Bündel-Achsen von 3½—3¾" Durchmesser in der Nabe unter Güterwagen	18	1,72	28a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . .	—	—	- d
1	1	34	bei 4rädr. Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen von 3⅞—4⅛" Stärke	13	2,62	29
—	—	67	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞" Stärke in der Nabe	18	3,72	30
—	—	15	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	21	0,71	31
—	—	—	. . . .	—	—	32
—	—	12	bei 6" starken schmiedeeisernen Treibachsen älterer Lokomotiven mit schweren gußeisernen Rädern	9	1,33	33
—	—	—	. . . .	—	—	34
—	—	—	. . . .	—	—	35
15	1	223	bei Gußstahl-Achsen unter 6- und 4rädrigen Güterwagen à 50 und 100 Ctr. Tragfähigkeit (2 resp. 12 Stück) und bei eisernen Bündel-Achsen (2 Stück)	24	9,29	36
6	—	66	bei Lastwagen-Achsen	21	3,14	37
—	—	12	„ den schwachen eisernen Achsen unter 3" Durchmesser und an der Kurbel-Achse der Maschine	34	0,35	38
—	—	38	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl und 3½" Durchmesser	18	2,11	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	322					323	324	325	326		327		328	329	330	
	(Forts.) I. Unfälle.					II. Achsbrüche.										
	Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt:						In den früheren Jahren						Im Betr.-Jahre			
	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen (u. Arbeitswagen).	e. sonstige Fahrzeuge.	von . . . bis Ende 1868.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
	Anzahl				Anz.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs.			
II. Privatbahnen. (Forts.)																
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	—	—	—	. . . —	1854	9	1	1	—	7	6	—	—	—	—
b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	. . . —	1866	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	. . . —	1855	—	—	1	—	9	2	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	. . . —	1840	1	1	2	—	7	3	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	—	—	—	3	. . . —	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . . —	1848	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	. . . —	1847	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	. . . —	1859	—	2	—	—	49	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	. . . —	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	—	—	—	—	. . . —	1850	7	1	1	—	15	2	—	2	—	—
49 Schleswigsche	—	—	—	—	. . . —	1854	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	—	—	—	—	. . . —	1840	20	4	9	—	25	1	—	1	—	—
51 a. Thüringische	—	—	—	—	. . . —	1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	. . . —	1859	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—
52 Tilsit Insterburger	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																
53 Ungarische Staats-E.	2	1	—	7	. . . —	1868	1	—	—	—	1	—	1	2	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	. . . —	1858	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	. . . —	1862	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	. . . —	1856	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
58 Buschtěhrader {a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn}	—	—	—	7	. . . —	1863	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	2	1	—	6	. . . —	1859	—	4	—	—	13	1	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	. . . —	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	16	7	1	107	. . . —	1857	19	69	11	—	272	33	—	8	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	—	—	—	—	. . . —	1859	—	34	—	—	14	4	—	—	—	—
b. Pferdebahn	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	2	5	. . . —	1866	—	2	1	—	—	—	—	1	1	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	. . . —	1855	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	1	2	—	20	. . . —	1856	17	52	3	1	140	12	—	2	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	3	. . . —	1856	6	21	5	—	188	17	—	4	1	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	2	. . . —	1856	2	5	2	—	60	2	—	3	—	—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
71 Südbahn und Tiroler	2	—	—	27	. . . —	1859	46	94	3	5	120	9	5	23	2	—
72 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	. . . —	1859	9	—	—	—	—	6	1	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	—	—	—	. . . —	1858	—	2	1	—	8	12	—	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																
75 Niederländische Staats-E.	—	—	—	8	. . . —	1867	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—
76 Grand Central Belge	—	—	6	13	. . . —	1866	—	—	3	—	58	—	—	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	3	—	3	8	. . . —	1855	30	—	—	—	18	3	1	1	—	—
79 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	. . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1869						
a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	Zusammen bis Ende 1869	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
brüche.		Achsbr.			Achsbr.	
—	—	24	bei Lastwagen-Achsen	16	1,5	40a
—	—	1	„ einer Güterwagen-Achse von Feinkorneisen von $2\frac{3}{4}$" Stärke	4	0,25	- b
—	—	12	„ Lastwagen-Achsen von $3\frac{5}{8}$" Durchmesser in der Nabe	15	0,80	41a
—	1	15	„ Lastwagen mit Stahlachsen von $3\frac{1}{4}$—$3\frac{1}{2}$" Durchmesser in der Nabe	21	0,71	- b
—	—	21	„ Güterwagen mit eisernen Achsen von $3\frac{1}{2}$" (engl.) Durchmesser	23	0,91	42
—	—	1	„ einem Lastwagen mit Achsen aus Walzeisen von $3\frac{1}{2}$" Stärke	22	0,05	43
—	—	14	„ offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit $3\frac{1}{2}$—$3\frac{5}{8}$" starken Patentbündel-Achsen	23	0,61	44
—	—	—	. . . . .	—	—	45
5	—	56	bei Kohlen- und Güterwagen-Achsen	11	5,09	46a
—	—	1	„ einer Kohlenwagen-Achse	7	0,14	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	- d
—	—	—	. . . . .	—	—	47
4	—	32	bei Krumm-Achsen der Lokomotiven, bei $3\frac{1}{2}$" starken eisernen Achsen der Lastwagen und bei 2 Tender-Achsen aus Puddelstahl	20	1,60	48
—	—	1	bei einer Tender-Achse	16	0,06	49
—	—	60	„ Kurbel-Achsen der älteren Lokomotiven und $3\frac{3}{4}$" starken Wagen-Achsen aus Eisen	30	2,0	50
—	1	87	„ Güterwagen mit Bündel-Achsen von $3\frac{3}{4}$" Stärke	23	3,79	51a
—	—	5	„ Güterwagen-Achsen	11	0,45	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	52
2	1	8	bei Lastwagen-Achsen	2	4,0	53
—	—	2	„ Lastwagen mit Hohl-Achsen	11	0,18	54
—	—	—	. . . . .	—	—	55
—	—	2	bei einer Lokomotiv-Laufachse und bei einer Güterwagen-Achse von 4" Stärke	7	0,28	56
—	—	1	„ „ schmiedeeisernen Tender-Achse von $4\frac{7}{8}$" Durchmesser in der Nabe	13	0,15	57
—	—	3	„ Kohlenwagen mit Hohl-Achsen	6	0,5	58
—	—	—	. . . . .	—	—	59
—	1	19	bei vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohl-Achsen von 4" Nabenstärke	11	1,73	60
—	—	2	„ Kohlenwagen-Achsen von 4" $2\frac{1}{2}$''' Stärke	10	0,20	61
3	—	415	„ vierrädrigen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Voll-Achsen von 2" 5''' Stärke	13	31,92	62
—	—	—	. . . . .	—	—	63
7	—	59	bei schmiedeeisernen 5" starken Tender-Achsen	11	5,36	64a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	65
—	—	—	. . . . .	—	—	66
—	—	5	bei Tender- und Personenwagen-Achsen	3	1,67	67
—	—	2	„ Kohlenwagen-Achsen	15	0,13	68
18	2	247	„ Lastwagen der ältesten Lieferungen	14	17,62	69a
14	3	259	„ Lastwagen der ältesten Lieferungen	14	18,50	- b
12	—	86	„ Lastwagen der ältesten Lieferungen	14	6,14	- c
3	—	4	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 123 Millimeter Durchmesser in der Nabe	1	4,0	70
16	2	325	„ schmiedeeisernen Achsen an Tendern und Güterwagen	10	32,5	71
—	—	16	„ Lokomotiv-Achsen	11	1,45	72
1	4	28	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Voll Achsen, welche cylindrisch, packetirt und gewalzt waren und zwischen den Rädern 127 und in der Nabenöffnung 123 Millimeter Durchmesser hatten	12	2,33	73
—	—	—	. . . . .	—	—	74
2	2	10	bei Lokomotiv-Achsen	3	3,33	75
16	—	77	. . . . .	4	19,25	76
—	—	—	. . . . .	—	—	77
3	2	58	bei Lokomotiv-Achsen	15	3,87	78
—	—	—	. . . . .	—	—	79a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	336		337		338	339	340	341	342	343	344		345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1869. Dieselben sind veranlaßt durch:						
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1869		Zusammen bis Ende 1869.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		Dauer der Unterbrechung
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.									
	I. Staatsbahnen.	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
1	Badische	—	86	—	36	122	23,5	—	—	—	—	. . . . .	—	—
2	Bayerische	—	209	8	11	228	15,5—21,9	—	—	—	—	. . . . .	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	14*
7	Hannoversche	—	141	—	13	154	20—23	—	—	—	—	. . . . .	—	—
8	Main-Weser-B.	—	8	—	—	8	20,08	—	—	—	—	. . . . .	—	—
9	Nassauische	—	1	—	—	1	22,15	—	—	—	—	. . . . .	—	—
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	365	—	133	498	17,6—23,9	—	—	—	—	. . . . .	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—	. . . . .	—	—
12	Saarbrücker	14	17	—	2	33	22—23	—	—	—	—	. . . . .	—	—
13	Westfälische	74	—	—	6	80	18,7—23	—	—	—	—	durch Entgleisung	1	2
14	Sächsische Staats-E.	29	291	—	18	338	18—21	—	—	—	—	. . . . .	—	—
15	Württembergische	—	6*	—	15	21	20	—	—	—	—	durch Achsbruch	1	2⅔
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltung.													
16	a. Bergisch-Märkische	129	36	—	4	169	20—22,75	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Hessische Nordbahn	4	—	—	—	4	19	—	—	—	—	. . . . .	—	—
17	a. Oberschlesische	27	56	—	13	96	14—23,7	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	5	—	5	10	20,57—23,7	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	6	—	2	8	22—23	—	—	—	—	. . . . .	—	—
19	Wilhelms-Bahn	—	5	—	1	6	20,5	—	—	—	—	. . . . .	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	—	5	—	—	5	21	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	6	—	3	9	19	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. in Privatverwaltung.													
22	Altona-Kieler	—	35	—	15	50	15,5 u. 20	—	—	—	—	. . . . .	—	—
23	Bayerische Ostbahnen	—	17	—	10	27	21	—	—	—	—	. . . . .	—	—
24	Berlin-Anhaltische	32	52	1	4	89	17,5 u. 22,3	—	—	—	—	. . . . .	—	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
26	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	64	1	5	—	70	17,5, 19,5 u. 20,5	—	—	—	—	. . . . .	—	—
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	50	—	10	60	15, 18⅔, 21, 22½ u. 23	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	140	—	1	141	15 u. 22½	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
	d. Vorpommersche	—	1	—	—	1	23	—	—	—	—	. . . . .	—	—
29	Braunschweigische	4	—	—	—	4	19	—	—	—	—	. . . . .	—	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	4
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
34	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	257	—	20	278	21—23	—	—	—	—	. . . . .	—	—
37	Leipzig-Dresdener	—	55*	—	21	76	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8	—	—	—	—	. . . . .	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—

A. Deutsche Eisenbahnen.	336		337		338	339	340	341	342	343	344		345
	III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1869.						
	In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1869		Zusammen bis Ende 1869.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung.
	a. bei Stuhl-schienen.	b. bei breitbasi-gen.	a. bei Stuhl-schienen.	b. bei breitbasi-gen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
II. Privatbahnen. (Forts.)	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	3.-Pfd	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	4	—	—	—	4	21	—	—	—	—	. . . .	—	—
b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	5	9	—	—	14	20,₆₆ resp. 17,₀	—	—	—	—	. . . .	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
42 Mecklenburgische	60	—	—	—	60	18,₈₇	—	—	—	—	. . . .	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	17	—	7	24	17	—	—	—	—	. . . .	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
48 Rheinische	—	18*	—	3	21	—	—	—	—	—	durch Eisgang bei den Rheintrajekten Griethausen und Rheinhausen	2	je 5
49 Schleswigsche	—	8	—	—	8	19,₃₀	—	—	—	—	. . . .	—	—
50 Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,₅	—	—	—	—	. . . .	—	—
51 a. Thüringische	—	77	—	3	80	17—22	—	—	—	—	. . . .	—	—
b. Werra-E.	—	5*	—	4	9	22	—	—	—	—	. . . .	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.													
53 Ungarische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	13	—	2	15	22,₄	—	—	—	—	. . . .	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
58 Buschtěh-rader {a. Lokomotivbahn b. Pferdebahn}	—	2	—	3	5	22,₄	—	—	—	—	. . . .	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	818	14	—	2	834	19,₄	—	—	—	—	. . . .	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	7	7	22,₄	—	—	—	—	. . . .	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	—	164	—	8	172	22,₄	—	—	—	—	. . . .	—	—
b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	12	475	—	—	487	23,₄₆	—	—	—	—	. . . .	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	205	—	1	206	23,₄₆	—	—	—	—	. . . .	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	4	—	—	4	23,₄₆	—	—	—	—	. . . .	—	—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	1	1	19,₆	—	—	—	—	. . . .	—	—
71 Südbahn und Tiroler	—	5	—	3	8	22,₄	—	—	1	—	. . . .	—	2
72 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	. . . .	—	1
73 Theiß-Bahn	—	52	—	10	62	23,₂	—	—	—	—	. . . .	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	1	—	—	—	1	18	—	—	—	—	. . . .	—	—
C. Fremdländische Bahnen.													
75 Niederländische Staats-E.	—	11	—	—	11	23	—	—	—	—	durch Sturz einer Maschine in eine offene Drehbrücke	1	3
76 Grand Central Belge	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
79 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—

Abschnitt F.

Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

A. Deutsche Eisenbahnen.	346		347		348		349		350		351	
	I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).											
	A. Oberleitung.											
	Ober-Ingenieure.		Assistenten und Expedienten derselben.		Kalkulatoren.		Registratoren und Kanzlisten.		Boten.		Sonstige Beamte.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
I. Staatsbahnen.												
1 Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
2 Bayerische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
3 Friedrich-Franz-E.	t. R. 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
8 Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
14 Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
15 Württembergische	1	1086	2	521	—	—	—	—	—	—	. . .	—
II. Privatbahnen												
a) unter Staatsverwaltung.												
16 a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
17 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer / c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
18 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
19 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
20 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
21 a. Löban-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
b) in Privatverwaltung.												
22 Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
23 Bayerische Ostbahnen	1	2000	1	743—914	—	—	—	—	1	242—314	1 Zeichner	343
24 Berlin-Anhaltische	1	1989	4	400—700	—	—	4	340—550	1	248	1 Zeichner	540
25 Berlin-Görlitzer	1	1700	3	360—500	1	360	4	180—360	1	250	. . .	—
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
27 Berlin-Potsdam-Magdebgr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
28 Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc. / b Starg.-Cösl.-Clb / c. Cösl.-Stolp-Dnz. / d. Vorpommersche	1	3500	1	1900	26	300—600	t. R. 348	—	2	216—312	. . .	—
29 Braunschweigische	4	1000—1400	9	243—800	16	300—900	4	250—700	4	267—317	1 Zeichner	350
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
31 Frankfurt-Hanauer	t. R. 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
32 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
33 Hessische Ludwigs-E.	1	1830	1	1100—1500	1	600	6	300—495	2	200	. . .	—
34 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
35 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	2275	1	1367	1	540	—*	—	2	220	10 Architekt., Zeichn. und Büreaugehülfen	300—1095
37 Leipzig-Dresdener	1	2150	2	300—520	—	—	—	—	1	240	. . .	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	t. R. 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—

A. Deutsche Eisenbahnen.	346		347		348		349		350		351	
	I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).											
	A. Oberleitung.											
	Ober-Ingenieure.		Assistenten und Expedienten derselben.		Kalkulatoren.		Registratoren und Kanzlisten.		Boten.		Sonstige Beamte.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
II. Privatbahnen. (Forts.)												
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	i. K. 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 Sekretär .	700
b. Halle-Kasseler	i. K. 378	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter / b. Magdeb.-Wittenbergesche	K. 347 / K. 378	—	3	1100—1700	—	—	—	—	—	—	2 Zeichner .	300-480
42 Mecklenburgische	i. K. 26	—	1	540	—	—	—	—	1	256	. . .	—
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
44 Niederschlesische Zweigbahn .	1	2000	—	—	—	—	—	—	—	—	1 Zeichner .	240
45 Ostpreußische Südbahn . .	i. K. 378	—	i. K. 413	—	K. 419	—	i. K. 414 u. 415	—	K. 416	—	1 Zeichner .	480
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn . / b. Pfälzische Maximiliansb. . / c. Neustadt-Dürkheimer . . / d. Pfälzische Nordbahnen .	1	2857	1	685	—	—	—	—	1	285	2 Zeichner .	628—800
47 Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
48 Rheinische	1	3000	8	330—1500	3	420-700	3	180—360	—	—	3 Zeichner .	180-330
49 Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
50 Taunus-E.	1	1371	1	543	—	—	—	—	—	—	. . .	—
51 a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Werra-E.	1	1676	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
52 Tilsit-Insterburger . . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
B. Oesterreichische Bahnen.												
53 Ungarische Staats-E. . .	1	1000	3	500—800	—	—	1	365	1	200	. . .	—
54 Aussig-Teplitzer	1	1600	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
55 Böhmische Nordbahn . .	1	800	1	467	—	—	1	266	—	—	. . .	—
56 Böhmische Westbahn . .	1	1322	3	360—1000	—	—	—	—	—	—	2 Zeichner .	300
57 Brünn-Rossitzer	1	866	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
58 Buschtěhrader {a. Lokomotivbahn / b. Pferdebahn .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—*	266	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B. .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
61 Graz-Köflacher	i. K. 378	—	1	400	—	—	2	400—640	1	320	. . .	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	3	2067	12	513—1200	K. 317	—	i. K. 317	—	—	—	. . .	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
64 Kaiserin Elisabeth {a. Lokomotivbahn .	2	1280—1480	3	520—760	—	—	1	360—600	2	240—320	2 Zeichner . . / 1 Diurnist . .	360 / 240
b. Pferdebahn . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
65 Kaschau-Oderberger . . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	1	1667	12	305—900	—	—	—	—	—	—	1 Mater.-Kanzleidiener	300
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	1	2000	6	600—1200	1	360-600	2	360—600	1	180-200	4 Zeichner ꝛc. .	200-400
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	1	933	1	292	—	—	—	—	—	—	. . .	—
69 a. Oesterreichische nördliche .	1*	2333	10*	333—1200	—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Oesterreichische südöstliche	2*	1600—2000	41*	333—1200	—	—	—	—	—	—	. . .	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	1*	1800	5*	333—1200	—	—	—	—	—	—	. . .	—
70 l. Siebenbürger	2	1200—1335	3	465—1000	1	600	3	400—535	1	270	2 Diurnisten .	295-365
71 Südbahn und Tiroler . .	4	2200	23	280—1440	15	360—1100	6	320—1000	4	240-360	16 Diurnisten ꝛc.	300-450
72 Süd-Norddeutsche . . .	1	1167	2	335—635	—	—	2	200—390	1	170	. . .	—
73 Theiß-Bahn	1	1400	2	490—700	—	—	—	—	1	206	2 Diurnisten .	244
74 Turnau-Kralup-Prager . .	1	1467	i. K. 359	—	—	—	1	500—700	2	195-243	. . .	—
C. Fremdländische Bahnen.												
75 Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
76 Grand Central Belge . .	—	—	9	640—1120	K. 317	240-480	—	—	—	—	5 Beamte .	240-480
77 Lüttich-Mastrichter . . .	—*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
78 Niederländische Rhein-E. .	i. K. 5	—	1	1714	13	171-629	—	—	1	208	1 Zeichner . . / mehrere Volontairs	257 / 114
79 a. Warschau-Wiener . . .	2	1500	2	500	2	450-500	2	300	2	120	2 Magazineure	350-450
b. Warschau-Bromberger .	1	1500	1	600	1	500	1	300	1	120	1 Mater.-Verwalt.	450

(Fortf.) I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung

B. Spezielle Beauf-

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.		352 Abtheilungs-(Bezirks-) Ingenieure (Bahn-Inspektoren). Anz.	Gehalt. Thlr.	353 Assistenten und Schreiber. Anz.	Gehalt. Thlr.	354 Bahnmeister (Bahnaufseher, Oberbahnwärter 2c.). Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	355 Bahnwärter (Bahnwächter). Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	356 Hülfswärter. Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschn. Geh. für d. Mehrz. Thlr.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	1	1000	1	300	9	240—375	325	116	120—156	140	25	180	180
4	Main-Neckar-E.	3	1143	—	—	6	457—543	—	76	205—228	—	7	205	205
5	Oldenburgische	3	500—1000	—	—	11	350—450	350	158	150—190	168	30	144—180	150
6	Bebra-Hanauer	2	800	3	300—450	16	300—400	375	153	180—240	210	62	150—240	195
7	Hannoversche	s. R. 379	—	46	216—600	74	300—450	400	1349	180—240	200	s. R. 355	—	—
8	Main-Weser-B.	s. R. 379	—	5	400—600	21*	371—471	421	231*	180—240	210	144	144—180	165
9	Nassauische	—	—	—	—	10	350—415	415	202	180—220	210	—*	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	17	240—900	59*	240—450	345	940	144—240	192	166	144—240	192
11	Preuß. Ostbahn	—	—	13	240—600	79	350—450	—	688	180—240	—	328	180	180
12	Saarbrücker	s. R. 379	—	4	360—550	12	375—500	425	130	200—265	232	26	198—225	212
13	Westfälische	s. R. 358	—	s. R. 358	—	29	350—450	400	389	180—240	200	235	144—180	144
14	Sächsische Staats-E.	18	750—1050	24*	393—630	105*	308—415	415	701	182—235	182	93	170—205	170
15	Württembergische	18	600—857	—	—	32	445—502	473	617	192—215	203	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.													
16	a. Bergisch-Märkische	5	1200—1500	54	240—520	60	350—450	400	904	180—240	210	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	14	350—450	—	162	180—240	210	84	144	144
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	25*	350—450	—	358	180—240	210	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	20	350—450	400	209	180—240	210	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	11	300—450	400	143	180—240	210	53	130—150	140
18	Rhein-Nahe-E.	s. R. 379	—	2	475—550	10	350—450	400	135	200—250	225	37	180—200	190
19	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	11	327—430	380	135	180—225	180	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	4	340—365	—	33	182—195	182	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	1	365	—	9	182—213	182	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	—*	—	—*	—	5	340—415	—	37	182—263	217	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger					4	380	—	25	182—242	209	10*	170—272	—
	b) in Privatverwaltung.													
22	Altona-Kieler	3	1104—1296	6	408	21	264—360	280	255	144—228	150	55	144—192	150
23	Bayerische Ostbahnen	13	743—914	—	—	39	314—428	357	569	154—197	169	s. R. 355	154—197	154
24	Berlin-Anhaltische	4	1519—1629	4	300	42	388—458	388	317	200—224	200	37	194	194
25	Berlin-Görlitzer	2	1000	8	240—360	13	300—450	300	224	120—144	—	25	120	120
26	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	4	1300—1600	4	275—410	36	300—470	420	616	178—240	178	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	3	1100—1300	3	350—400	15	350	350	315	150—240	156	109	180—216	180
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	2	1750—2050	9	300—500	22	338—600	414	178	168—216	178	162	—	75
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	2	1500—1550	6	275—400	12	373—473	388	137	144—190	171	93	—	45
	c. Cösl.-Stolp-Dnz.	1	—*	2	250—350	4	316	316	51	144—168	168	16	—	—
	d. Vorpommersche	2	1500	6	250—500	12	370—402	388	199	156—192	178	77	—	30
29	Braunschweigische	5	487—608	—	—	23	270—420	395	282*	—*	—	248*	—*	—
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3*	450—480	4	180—210	17	240—330	—	214	108—132	124	—	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	1	857	—	—	4	300	—	42	151—172	158	34	[illegible]51—172	158
32	Glückstadt-Elmshorner	1	1336	—	—	2	288	—	23	160	—	4	140	—
33	Hessische Ludwigs-E.	2	1200—1500	2	300—600	12	370—410	—	208	140—170	150	68	165—195	—
34	Homburger	—	—	—	—	1	500	—	23	186—226	207	—	—	—
35	Kirchheimer	—	—	—	—	1	315	—	3	155	—	3	155	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	6	1700*	30	219—1095	59	240—450	350	914	144—192	168	—	—	—
37	Leipzig-Dresdener	4	1075—1300	4	240—300	24	295—390	300	188	172—208	180	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	8	214—343	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2	547—1350	2	360	11	320—400	320	118	144—168	144	R. 355	—	—

357			358		359		360		361		362		
und Unterhaltung der Bahn).													
sichtigung.					C. Stations-Verwaltung.								
Weichensteller.			Sonstige Beamte.		Vorsteher größerer Stationen (Bahnhofs-Inspektoren, Bahnh.-Verwalt.).		Assistenten derselben.		Vorsteher kleinerer Stationen und Haltestellen.		Stations-Aufseher.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	. . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	. . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	2
i. R. 355	—	—	. . . . .	—	7	300--500	—	—	—	—	—	—	3
36	220—243	—	. . . . .	—	i. R. 354	—	—	—	i. R. 354	—	—	—	4
i. R. 355	—	—	. . . . .	—	5*	300—800	16*	240—500	14*	240—360	—	—	5
60	150—275	275	. . . . .	—	3	600—750	5	300—400	13	500—600	—	—	6
283	250—300	275	10 Eisenbahn-Baumeister	600—1000	38	600—800	93	216—500	29	450—600	—	—	7
148*	150—300	225	1 Eisenbahn-Bau-Inspektor . . . 2 Assistenten und Sekretäre . . . —*	1300 600—900 —	12*	600—800	21*	240—500	13*	500—600	—	—	8
94	250—270	250	2 Eisenbahn-Baumeister . . 2 Betriebs-Sekretäre . . .	980 300—360	5	600—700	13	287—472	26	350—550	7	300—350	9
547*	180—300	240	1 Eisenbahn-Baumeister . .	800	15	600—800	102	400—500	33	500—600	—	—	10
270	250—300	—	5 Eisenbahn-Baumeister . . . 1 Ober-Brückenmeister . . . 5 Krahnmeister . . .	600—1000 600 250—300	24	600—800	63	400—500	30	500—600	12	400—500	11
147	275—330	302	2 Eisenbahn-Baumeister . .	800 u. 900	4	650—800	18	450—550	10	550—650	8	450—550	12
135	250—300	275	3 Eisenbahn-Baumeister . . 3 Betriebs-Sekretäre . . .	600—900 500—600	15	600—800	34	400—500	14	500—600	i. R. 357	—	13
471	223—267	223	102 Signal- und Schlagwärter	170—235	61	530—1040	14	480—680	19*	333—530	61*	283—483	14
310	201—229	215	. . . . . .	—	51	445—1086	7	400—429	95	330—359	41	286—400	15
761	250—300	275	9 Geometer . . —* . . 9 Büreaudiener	365—730 250—300	27	600—800	102	400—500	70	500—600	5	400—500	16a
72	250—300	275	2 Büreaudiener . . . . 2 Zeichner . . —* . .	250—300 300—600	5	600—800	27	400—500	13	500—600	—	—	- b
240	250—300	275	3 Eisenbahn-Baumeister . . 16 Bür.-Assistenten, Zeichner rc.	600—800 150—480	10*	550—800	37	400—500	8	500—600	2	450—500	17a
59	250—300	275	12 Bür.-Assist., Zeichn., Diätare rc.	150—360	2	650—700	11	400—500	9	500—600	3	500	- b
32	250--300	275	1 Eisenbahn-Baumeister . . . 17 Hilfs-Weichensteller . . . 4 Hilfsarbeiter	600 145—180 240 420	2	600—800	3	400—500	5	500—600	2	400—500	- c
44	275—330	305	1 Eisenbahn-Baumeister . .	850	2	750—800	13	400—450	5	500—650	10	400—550	18
78	230—260	230	1 Baumeister . . . . . 2 Betriebs-Sekretäre . . .	800 450	2	600—650	1	400	7	500—550	7	400	19
6	223—230	—	2 Schlagwärter	168—208	2	605—715	—	—	—*	—	—	—	20a
4	223—230	—	. . . . . .	—	1	640	—	—	—*	—	—	—	- b
7	223—251	223	4 Schlagwärter	—	3*	530—940	1	480	—*	—	—	—	21a
5	223—235	223	. . . . . .	—	3	530—790	—	—	—*	—	—	—	- b
159	168—228	200	1 Büreaudiener	180	18	384—696	18	216—480	2	276—396	—	—	22
237	195—257	215	4 Betriebs-Inspektions-Aktuare 4 Büreaudiener	357—500 242—314	16	571—856	13	457—628	76	300—500	25	242—428	23
165	224—248	224	4 Reserve-Weichenwärter	206	14	474—1007	55	348—538	25	260—447	1	289	24
46	180—200	—	2 Zeichner . . . . . 2 Büreaudiener	350—440 200—250	8	450—600	7	240—300	5	400	—	—	25
130	202—260	202	2 Schleusenwärter . . .	270—385	4	790—965	i. R. 362	—	2	495—530	18	325—610	26
76	174—240	180	. . . . . .	—	5	500—700	2	300—350	—	—	22	300—450	27
107	156—204	196	69 Hilfs-Weichensteller . . 2 Boten	144 220	14	484—1000	23	288—488	—	—	4	385—485	28a
56	125—162	147	2 Boten	192—216	7	472—672	15	286—386	6	380—480	—	—	- b
18	164	164	1 Bote	180	2	400—600	6	270—370	3	400	—	—	- c
97	168—192	174	2 Boten	200	11	500—1000	21	288—450	9	450—500	—	—	- d
189*	—*	—	. . . . . .	—	19*	600—1000	88	144—800	11*	450—600	48	220—600	29
110	132—168	144	. . . . . .	—	15	330—688	11	240—330	i. R. 362	—	7	330	30
26	165—243	—	. . . . . .	—	2	457—629	—	—	6	274—400	2	278—343	31
6	192	—	. . . . . .	—	2	500—700	1	400	4	192—450	2	192	32
89	185—215	200	12 Vorarbeiter . . .	215	5	370—745	3	400—460	48	260—360	10	260—300	33
5	200—212	207	. . . . . .	—	2	457—800	—	—	2	286—325	—	—	34
3	155	—	. . . . . .	—	1	286	—	—	1	209	—	—	35
593	180—220	200	6 Büreaudiener . .	155—183	27	400—725	44	280—300	38	280—400	21	240—450	36
75	208—252	210	1 Stromwärter . . . . 1 Architekt	295 900	4	605—780	2	440—500	12	500—650	7	350—475	37
i. R. 355	—	—	. . . . . .	—	i. R. 379	—	—	—	—	—	—	—	38
37	150—200	180	. . . . . .	—	9	450—850	10	220—450	—	—	—	—	39

(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung

B. Spezielle Beauf-

A. Deutsche Eisenbahnen.	352 Abtheilungs- (Bezirks-) Ingenieure (Bahn-Inspektoren). Anz.	352 Gehalt. Thlr.	353 Assistenten und Schreiber. Anz.	353 Gehalt. Thlr.	354 Bahnmeister (Bahnaufseher, Oberbahnwärter ꝛc.). Anz.	354 Gehalt. Thlr.	354 Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	355 Bahnwärter (Bahnwächter). Anz.	355 Gehalt. Thlr.	355 Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	356 Hülfswärter. Anz.	356 Gehalt. Thlr.	356 Durch[…] Geh[…] für d[…] Mehrz[…] Thlr.
II. Privatbahnen. (Forts.)													
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	3	1000—1100	3	275—330	19	300—415	365	183	150—200	168	242	—*	—
b. Halle-Kasseler	3	1200—1300	3	240—300	16	300—345	325	161	178	178	267	168	16…
41 a. Magdeburg-Halberstädter	2	1500—1700	4	180—300	21	300—350	350	299	156—168	164	101	144—168	15…
b. Magdeb.-Wittenbergesche	2	1200	1	210	12	300—350	350	114	156—168	162	74	144—168	15…
42 Mecklenburgische	1	1244	1	384	11	418—464	440	152	142—166	142	51	48—76	4…
43 Neisse-Brieger	s. R. 379	—	—	—	3	360	360	75	120—180	140	s. R. 355	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	6	275—390	300	79	120—130	130	s. R. 373	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	2	1000—1200	4	350—500	14	350—500	—	176	150—180	—	—	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn, b. Pfälzische Maximiliansb., c. Neustadt-Dürkheimer, d. Pfälzische Nordbahnen	5	1370—1830	5	342—800	18	342—685	500	673	171—206	185	s. R. 355	163—191	17…
47 Rechte Oder-Ufer-E.	3	1000—1080	6	180—400	15	210—390	360	163	111—147	135	—	—	—
48 Rheinische	13	690—1450	40	180—460	72	228—408	348	977	150—228	162	—	—	—
49 Schleswigsche	1	2500	2	300—650	45	250—600	400	132	188—204	204	55	40—150	90
50 Taunus-E.	2	600—623	s. R. 352	—	—	—	—	65	219	219	—*	—	—
51 a. Thüringische	5	1200	9	180—500	31	320—406	—	250	160—232	172	—*	—	—
b. Werra-E.	2*	860	2*	257	16	298—338	318	145	159—231	159	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	3	323—383	350	40	141	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.													
53 Ungarische Staats-E.	3	570—800	4	365—500	9	250—280	265	66	135—150	140	16	135—150	140
54 Aussig-Teplitzer	1	600	—	—	3	300—333	300	42	144—200	186	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	s. R. 346	—	—	—	—	—	—	127	136—152	144	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	7	720—1000	—	—	7	332	332	213	120—152	140	4	140	140
57 Brünn-Rossitzer	1	533	1	200	2	240—333	—	21	140—180	—	3	140	140
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	1	733	1	243	6	333	333	31	168	168	10	168	168
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	1	900	2	416—500	2	400	400	28	200	200	12	200	200
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	18	667—1400	28	158—667	65	400—473	429	454	152—176	161	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	13	800—1253	32	365—760	40	240—360	—	690	144—164	—	s. R. 355	—	—
b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	4	1164—1336	17	305—904	26	240—512	336	250	173—231	173	36	173	173
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	4	900—1200	10	600—900	30	300—600	—	284	140—160	—	26	140—160	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	1	533	1	292	5	400—420	420	58	168	168	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	16	400—1200	—	—	40	300—400	333	464	120—180	160	—	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	20	400—1200	—	—	59	300—400	333	470	120—180	160	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	4	400—1200	—	—	9	300—400	333	97	120—180	160	—	—	—
70 I. Siebenbürger	7	470—800	2	470	18	220—370	—	103	115—180	—	40	155—195	—
71 Südbahn und Tiroler	45	560—2000	55	320—960	193	200—480	320	977	180—240	200	7	160—180	160
72 Süd-Norddeutsche	11	530—800	6	180—350	1	200	—	268	120—150	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	19	490—1050	12	490—560	40	280—350	350	504	140—175	158	s. R. 355	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	s. R. 359	—	—	—	3	317—383	350	73	148—180	164	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.													
75 Niederländische Staats-E.	7	850—1140	13	280—340	41	340—540	430	246	170—250	170	—	—	—
76 Grand Central Belge	8	480—1333	8	240—480	19	320—480	400	647*	—*	—	s. R. 355	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	1	600	—	—	2	400	—	38	48—192	160	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	1	2400	9	171—684	11	400—571	—	125	167—335	251	—	—	—
79 a. Warschau-Wiener	2	900	5	600—700	38	350—600	—	344	105—117	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	1	900	1	600	15	350—550	—	139	105	105	—	—	—

und Unterhaltung der Bahn).

357			358		359		360		361		362		
ſichtigung.					C. Stations-Verwaltung.								
Weichensteller.			Sonstige Beamte.		Vorsteher größerer Stationen (Bahnhofs-Inspektoren, Bahnh.-Verwalt.).		Assistenten derselben.		Vorsteher kleinerer Stationen und Haltestellen.		Stations-Aufseher.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
71	180—200	192	. . . . . .	—	10	420—650	7	300—475	10	225—360	3	390—465	40a
42	190	190	. . . . . .	—	4	420—625	4	325—425	12	375—425	—	—	- b
81	168—200	190	1 Krahnwärter . .	180	3	550—650	s. K. 362	—	26	200—500	43	240—400	41a
26	168—200	190	1 Brückenmeister . . 11 Brückenwärter ꝛc. .	350 144—180	1	650	s. K. 361	—	10	230—500	9	240—400	- b
60	142—166	166	. . . . . .	—	6	645—695	3	398—430	3	502	—	—	42
7	144—192	180	. . . . . .	—	2	500	1	336	—	—	—	—	43
23	132—150	144	. . . . . .	—	5	460—560	4	240—324	2	200—312	—	—	44
52	150—200	—	. . . . . .	—	10	400—600	10	300—400	9	300—500	2	300—350	45
s. K. 354	183—230	200	. . . . . .	—	17	600—1050	9	300—460	44	400—750	12	300—515	46
77	123—159	147	. . . . . .	—	12	380—600	14	180—330	14	132—300	s. K. 361	—	47
621	156—240	168	5 Büreaudiener . .	120—216	18	600—850	116	300—420	61	340—600	12	200—36[illegible]	48
49	168—216	200	. . . . . .	—	15	552—648	30	168—480	15	288—384	—	—	49
13	239—268	—	. . . . . .	—	3	657—720	1	342	7	450—587	4	369	50
98	208—268	208	. . . . . .	—	8	650—1030	33	180—400	9	350—450	10	400—550	51a
39	171—195	171	mehrere Uebergangswärter	159—177	3*	592—700	5*	258—318	14	375	3	258	- b
8	159	—	. . . . . .	—	3	300—380	2	260—317	s. K. 359	—	—	—	52
—	—	—	. . . . . .	—	12	500—800	16	300—500	2	400—600	25	150—250	53
s. K. 353	—	—	. . . . . .	—	8	400—867	6	400—600	—	—	1	300	54
—	—	—	. . . . . .	—	9	467—534	2	334—467	16	400—467	—	—	55
16	144—152	152	. . . . . .	—	3	732—1000	2	468—600	17	400—532	—	—	56
9	160—200	—	. . . . . .	—	4	466—747	4	333—466	—	—	4	270	57
—	—	—	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	58
9	200	200	. . . . . .	—	3	466—533	2	243—341	2	366—400	—	—	59
—	—	—	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	60
6	200	200	1 Bau-Aufseher . .	400	4	480—640	3	240—400	6	320—480	3	320—360	61
102	172—196	182	1 Schieferdecker 1 Bepflanzungs-Aufseher .	590 467	12	1067—1733	339	447—1533	44	587—1067	58	233—513	62
—	—	—	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	63
s. K. 353	—	—	. . . . . .	—	8	520—1280	13	320—520	70	280—320	17	200—320	64a
—	—	—	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-b
—	—	—	. . . . . .	—	3	400—600	—	—	—	—	2	240—267	65
42	173—231	173	3 Kanzleidiener . .	195—336	20	480—960	22	305—432	11	305—432	12	240—432	66
15	140—160	—	12 Beamte . .	400—600	4	900—1200	4	600—900	28	400—900	32	140—200	67
17	200	200	. . . . . .	—	3	500—733	4	292—400	4	400	2	300—333	68
136	140—200	180	. . . . . .	—	52	400—1400	237*	333—1200	5	233—333	32	233—333	69a
133	140—200	180	. . . . . .	—	57	400—1400	250*	333—1200	12	233—333	55	233—333	- b
37	140—200	180	. . . . . .	—	17	400—1200	42*	333—1200	3	233—333	15	233—333	- c
—	—	—	1 Brücken-Aufseher .	370	6	400—800	30	245—535	6	400—535	15	295—365	70
s. K. 356	—	—	29 Diurnisten . . 17 Glockensignal-Aufseher	240—360 560—680	—*	—	—*	—	—*	—	—*	—	71
6	120—135	—	. . . . . .	—	20	330—670	—	—	9	170—240	5	170—280	72
s. K. 355	—	—	2 Zimmerpoliere . .	487	s. K. 352	—	s. K. 363	—	30	175—560	—	—	73
4	148—180	164	. . . . . .	—	10**	726—927	5*	500—700	3*	400—700	1	243	74
275	170—250	—	350 Bahnwärterinnen . 36 Brückenwärter . .	52—62 200—300	9	670—900	—	—	124	310—670	—	—	75
s. K. 359	—	—	415* Erdarbeiter u. 96* Hilfserdarb.	—*	17	480—800	13	480—560	83	240—480	—	—	76
7	200	—	30 Bahnarbeiter . .	200—300	6	450	2	220	1	250	—	—	77
63	280—335	310	3 Bau-Aufseher . . 164 Arbeiter . . .	857—1143 230—417	7	514—1028	3	400—457	19	285—514	—	—	78
104	130—144	—	. . . . . .	—	7	600—1000	37	300—500	5	450—550	13	400—750	79a
23	130	130	. . . . . .	—	5	600—1000	14	250—400	2	450—500	2	400—500	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	363			364			365			366	
	(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung										
	C. Stations-Verwaltung.										
	Perronwärter.			Portiers.			Nachtwächter.			Sonstige Beamte.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
I. Staatsbahnen.											
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—
2 Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—
3 Friedrich-Franz-E.	7	200	200	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	12	228—314	257	—	—	—	. . . . . .	—
5 Oldenburgische	—	—	—	2	180	180	—	—	—	76 Stationsarbeiter	150—200
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	4	216—300	275	17	120—150	150	20 Stations-Assistenten (auf kleinen Stationen)	400
7 Hannoversche	—	—	—	21	250—300	275	45	180	180	. . . . . .	—
8 Main-Weser-B.	—	—	—	29*	253—303	278	20*	132	132	. . . . . .	—
9 Nassauische	25	240—300	250	i. K. 363	—	—	4	180—192	180	. . . . . .	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	17*	180—300	240	40*	180	180	1 Nachtwachtmeister	200
11 Preuß. Ostbahn	8	300—350	—	15	250—300	—	86	150—180	—	8 Brückenwärter	250—300
12 Saarbrücker	—	—	—	7	275—350	312	10	198	198	. . . . . .	—
13 Westfälische	—	—	—	8	250—300	—	34	180	180	. . . . . .	—
14 Sächsische Staats-E.	—	—	—	19	225—280	255	32	156—204	156	. . —* . .	—
15 Württembergische	—	—	—	24	257—271	264	—	—	—	. . . . . .	—
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltung.											
16 a. Bergisch-Märkische	i. K. 364	—	—	127	250—300	275	96	180	166	. . . . . .	—
b. Hessische Nordbahn	—	—	—	5	250—300	275	9	180	180	. . . . . .	—
17 a. Oberschlesische	21	250—300	275	in Kol. 363	—	—	35*	180	180	10 Hilfsarb. d. Stat.-Vorsteher	180—240
b. Breslau-Posen-Glogauer	15	250—300	275		—	—	14	180	180	5 Hilfsarb. d. Stat.-Vorsteher	180—240
c. Stargard-Posener	8	250—300	275		—	—	15	180	180	. . . . . .	—
18 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	5	250—300	275	7	180—200	190	. . . . . .	—
19 Wilhelms-Bahn	—	—	—	1	235	—	11	166	—	11 Stations-Assistenten	380
20 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—
21 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	1	258	—	4	180	—	2 Aufwärter und Lauter	209—229
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	3	168—180	168	3 Aufwärter und Lauter	209—229
b) in Privatverwaltung.											
22 Altona-Kieler	16	180—264	190	—	—	—	7	108—180	160	. . . . . .	—
23 Bayerische Ostbahnen	110	194—257	243	i. K. 363	194—257	243	25	146	146	. . . . . .	—
24 Berlin-Anhaltische	7	264—269	264	5	264—388	264	35	156—216	168	2 Hausdiener und Boten	230—25
25 Berlin-Görlitzer	—	—	—	2	200	—	17	120—144	—	. . . . . .	—
26 a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	34	230—305	260	i. K. 363	—	—	30	175—250	200	1 Nachtwachtmeister	360
27 Berlin-Potsdam-Magdebgr.	—	—	—	10	180—270	180	19	180—192	180	. . . . . .	—
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	14	206—262	230	—	—	—	33	167	167	. . . . . .	—
b Starg.-Cösl.-Clb.	8	168	168	—	—	—	13	144	144	. . . . . .	—
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	1	188	188	—	—	—	5	144	144	. . . . . .	—
d. Vorpommersche	8	200—248	236	—	—	—	23	174—186	183	. . . . . .	—
29 Braunschweigische	1	217	217	7	217—292	267	5*	—*	—	1 Bahnhofswärter 4 Thorwärter	292 167—175
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	23	120—180	154	—	—	—	21	108—144	108	. . . . . .	—
31 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	4	167—206	167	5	167—210	210	6 Stations-Vorarbeiter	209—229
32 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	2	192	192	. . . . . .	—
33 Hessische Ludwigs-E.	4	200	—	8	200	—	30	180—190	—	. . . . . .	—
34 Homburger	—	—	—	3	171	171	2	188—209	198	. . . . . .	—
35 Kirchheimer	—	—	—	i. K. 361	—	—	—	—	—	. . . . . .	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	56	180—240	192	23	180—200	192	106	96—180	168	7 Stations-Aspiranten	216
37 Leipzig-Dresdener	—	—	—	4	240—278	—	8	196—245	—	2 Thorwärter	208—240
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 Hofwärter	214—300
39 Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	8	180—200	180	1	200	200	12	144—168	144	. . . . . .	—

367		368		369		370		371		372		
und Unterhaltung der Bahn).												
D. Telegraphie.						E. Verwaltg. d. Bahnunterhaltungs- u. Betriebsmat.-Magazine.						
Telegraphen-Inspektoren (Telegraphen-Aufseher).		Telegraphisten.		Sonstige Beamte.		Materialien- und Magazin-Verwalter.		Assistenten und Materialienschreiber.		Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	1
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	2
—	—	—	—	. . . . .	—	1	600	—	—	. . . . .	—	3
—	—	—	—	. . . . .	—	3	685	—	—	. . . . .	—	4
—	—	—	—	. . . . .	—	f. R. 402	—	f. R. 402	—	. . . . .	—	5
1*	900	7	240—300	1* Sekretär . . . 1* Telegraphen-Aufseher	500 350	1	650	1	450	. . . . .	—	6
1	950	48	240—350	5 Telegraphen-Aufseher 2 Betriebs-Sekretäre zc.	350—400 216—500	10	400—800	7	240—360	2 Vorstände der ehemal. Material- zc. Kommission 2 Ingenieure d. Magaz.-Komm.	1100-1150 600—650	7
1	600—900	11*	300—350	. . . . .	—	3*	400—900	6*	240—600	3* Magaz.-Aufseher	250—350	8
1	904	4	240—325	1 Telegraphen-Aufseher 1 Telegraphen-Bote .	487 270	2	475—850	4	146—425	1 Magazin-Aufseher	300	9
1	1000	87**	240—350	2 Telegraphen-Sekretäre 4 Tel.-Assist. u. Aufseher	500—550 350—400	1	900	1	400—600	4 Betriebs-Sekretäre . 2 Magazin-Aufseher . 1 Magazin-Wächter .	210—600 250—350 180	10
1	600—1000	58	240—350	7 Telegraphen-Aufseher 3 Betriebs-Sekretäre zc.	350—400 240—600	15	400—800	7	240—400	. . . . .	—	11
1	900	8	300—350	. . . . .	—	1	650	2	300—500	2 Magazin-Aufseher	275—350	12
2	375—850	14	300—350	. . . . .	—	4	400—800	2	500—600	4 Magazin-Aufseher	250—350	13
6*	400—800	36	293—343	3 Telegraphenwärter	241—261	2	630—700	8	400—500	8 Magazin-Gehilfen und Material-Ausgeber	220—300	14
—	—	—	—	. . . . .	—	3	486—771	3	313—486	1 Aufseher . . .	334	15
2	600—900	41	300—350	5 Telegraphen-Aufseher 2 Betriebs Sekretäre .	350—400 500	5	400—900	7	325—600	2 Magazin-Aufseher	350	16a
—*	—	6	300—350	. —* .	—	2	600—900	2	400—600	3 Material.-Aufseher	250—350	- b
1	900	24* 4	300—350 300—350	2 Telegraphen-Aufseher . 4 Betr.-Sekretäre u. Assistenten 1 Büreaudiener . 2 Telegraph.-Aufseher	350—400 300—350 300 350	2	650—800	4	360—450	1 Vorsteher der Betriebs-Materialien-Verwaltg.	1560	17ab
		9	300—350	1 Telegraph.-Aufseher	400	1	650	1	300	. . . . .	—	- c
1	800	2	300—400	. . . . .	—	1	650	1	360	1 Magazin-Aufseher	300	18
1	850	3	280	. . . . .	—	1	800	2	300—325	. . . . .	—	19
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	20a
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	- b
—	—	1	293	. . . . .	—	1	421	—	—	. . . . .	—	21a
—	—	1	313	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	- b
1	804	14	192—336	1 Telegraph.-Arbeiter	264	1	1200	3	408—480	. . . . .	—	22
3	357—500	—	—	. . . . .	—	1	685—857	1	457—628	4 Gehilfen . .	300—385	23
1	768	10	358—418	3 Assistenten u. Gehülfen 1 Telegraph.-Buchhalter	310—500 365	1	636	1	440	1 Bote	230	24
1	625	18	200—225	1 Telegraphenschreiber	275	1	480	1	240	1 Magazindiener	200	25
1	820	6	330—420	1 Assistent d. Inspekt.	325	f. R. 402	—	f. R. 402	—	. . . . .	—	26
1	600	7	240—400	. . . . .	—	1	900	7	240—600	1 Magazindiener	220	27
3*	372—959	17	197—500	. . . . .	—	3	400—650	4	240—300	. . . . .	—	28a
1*	384	3	195—415	. . . . .	—							- b
1*	368	2	250	. . . . .	—							- c
1*	366	6	200—500	. . . . .	—							- d
1	1000	11	144—800	2 Unteraufseher . . 3 Telegraphenboten .	317 242—317	3	500—900	10	300—550	. . . . .	—	29
1	700	8	240—300	1 Telegraphen-Aufseher 2 Telegraphenboten . .	360 180	1	600	2	360	1 Wiegemeister .	240	30
—	—	2	278—371	. . . . .	—	f. R. 401	—	—	—	. . . . .	—	31
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	32
1	460	8	260—400	. . . . .	—	2	600—1200	4	260—430	2 Magazindiener	200—300	33
—	—	—	—	. . . . .	—	1	343	—	—	. . . . .	—	34
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	35
2	525—550	23	216—300	3 Mechaniker u. Uhrmach.	450	8	200—775	9	260—500	3 Chemiker, Schienen- u. Schwellen-Kontroleure	600—1000	36
1	500	3	320	1 Telegraphen-Assistent 1 Bote	350 282	1	500	1	350	1 Zimmerpolier .	336	37
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	38
2	300—450	3	220—275	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	39

		363			364			365			366	
		(Forts.) **I. Bei der Bahnverwaltung** (Beaufsichtigung										
		C. Stations-Verwaltung.										
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Perronwärter.			Portiers.			Nachtwächter.			Sonstige Beamte.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnitt. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnitt. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnitt. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
	II. Privatbahnen. (Forts.)											
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	s. R. 364	—	—	15	168—180	180	11	168—180	168	6 Assistenten der Stationsaufseher u. Stationsvorsteher 3 Bahnhofs-Inspections-Schreiber	220—350 220—250
	b. Halle-Kasseler	—	—	—	16	190	190	17	132	132	2 Wagenschreiber	275
41	a. Magdeburg-Halberstädter	7	180—250	225	5	144—200	192	30	156—180	168	1 Bahnhofsbote	180
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	8	200—300	225	—	—	—	12	156—180	168	. . . . .	—
42	Mecklenburgische	10	248—316	268	—	—	—	20	135—166	125	. . . . .	—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	2	132—156	150	3	108—144	120	. . . . .	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	3	150—186	150	s. R. 363	—	—	7	108—120	114	. . . . .	—
45	Ostpreußische Südbahn	3	180—200	—	s. R. 363	—	—	24	150—180	—	. . . . .	—
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	40	230—340	230	4	208	208	. . . . .	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	3*	150—170	—	s. R. 363	—	—	5*	96—132	120	. . . . .	—
48	Rheinische	—	—	—	95	180—264	192	45	144—204	180	. . . . .	—
49	Schleswigsche	55	216—312	—	—	—	—	2	216	—	. . . . .	—
50	Taunus-E.	—	—	—	12	188—205	205	—*	—	—	1 Büreaudiener	263
51	a. Thüringische	—	—	—	22	196—220	—	31	172—190	172	. . . . .	—
	b. Werra-E.	6	162—215	168	—	—	—	11	136	136	. . . . .	—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	2	120	—	. . . . .	—
	B. Oesterreichische Bahnen.											
53	Ungarische Staats-E.	—	—	—	5	150—250	—	80	150—200	—	35 Beamte	150—200
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	1	267	—	2	133	133	. . . . .	—
55	Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	25	—*	—	. . . . .	—
56	Böhmische Westbahn	2	176—200	—	2	200—240	—	26	144—152	144	4 Schreiber	243
57	Brünn-Rossitzer	—	—	—	1	270	—	4	192—240	—	3 Aspiranten	240—288
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	1	200	—	2	200	200	. . . . .	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
61	Graz-Köflacher	2	280	280	1	280	280	1	240	240	1 Kanzleidiener	240
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	11	172—380	300	4	253—467	405	—	—	—	127 Magazin-Aufseher	367—520
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	40	200—280	—	14	200—320	—	45	144—176	—	1 Nachtwachtmeister 2 Beleuchtungs-Aufseher	300 304
	Kaiserin Elisabeth b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
65	Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	21	192	192	47 Magazineure, Stationsdiener 2c.	240—432
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	32	140—200	—	4	200—400	—	40	140—200	—	10 Beamte	200—400
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	2	200	200	. . . . .	—
69	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	6	200—400	—	—	—	—	21 Diener	180—238
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	6	200—400	—	13	120—180	—	24 Diener	180—238
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	2	200—400	—	6	120—180	—	8 Diener	180—238
70	I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—
71	Südbahn und Tiroler	—*	—	—	—*	—	—	—*	—	—	. . . . .	—
72	Süd-Norddeutsche	—	—	—	2	170—200	—	28	110—140	—	. . . . .	—
73	Theiß-Bahn	—	—	—	4	210—245	—	s. R. 407	—	—	. . . . .	—
74	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	13	150—170	164	. . . . .	—
	C. Fremdländische Bahnen.											
75	Niederländische Staats-E.	—	—	—	15	210—230	—	17	140—200	—	308 Beamte	90—210
76	Grand Central Belge	s. R. 399	—	—	s. R. 399	—	—	s. R. 399	—	—	. . . . .	—
77	Lüttich-Maastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 Stationsdiener	146—219
78	Niederländische Rhein-E.	1	296	—	9	254—296	—	4	208	—	77 Stationsarb., Lampenputz. 2c.	208—333
79	a. Warschau-Wiener	5	108—120	—	8	120—150	—	48	120—138	—	1 Hausverwalter 13 Lampenputzer	450 120—150
	b. Warschau-Bromberger	5	108	—	5	120—150	—	15	120	—	1 Lampenputzer	120

367		368		369		370		371		372		

und Unterhaltung der Bahn).

D. Telegraphie.						E. Verwaltg. d. Bahnunterhaltungs- u. Betriebsmat.-Magazine.						
Telegraphen-Inspektoren (Telegraphen-Aufseher).		Telegraphisten.		Sonstige Beamte.		Materialien- und Magazin-Verwalter.		Assistenten und Materialienschreiber.		Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
1	550	15	240—400	2 Telegr.-Assistenten .	240—260	i. K. 431	—	—	—	. . . . .	—	40a
1	400	3	250—275	2 Gehilfen d. Tel.-Inspekt.	210	—	—	—	—	. . . . .	—	- b
1	570	14	225—350	1 Diätar . . .	240	3	500—600	4	225—325	2 Magazindiener	240	41
		2	300—350	. . . . .	—							
1	804	—	—	. . . . .	—	i. K. 359	100*	1	341	. . . . .	—	42
—	—	i. K. 351	—	. . . . .	—	1	360	—	—	. . . . .	—	43
1	520	i. K. 359 bis 363	—	. . . . .	—	1	270	—	—	. . . . .	—	44
1	500—700	6	300—350	. . . . .	—	1	300—450	2	300—350	. . . . .	—	45
2	457—800	2	340—370	. . . . .	—	1	1030	3	340—570	2 Magazindiener	314	46
1	700	6	180—240	1 Telegr.-Sekretär .	300	1	500	6	180—300	. . . . .	—	47
9	240—900	41	246—330	. . . . .	—	17	204—600	4	240—300	. . . . .	—	48
—	—	1	360	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	49
—	—	—*	—	. . . . .	—	i. K. 347	—	i. K. 3 7	—	. . . . .	—	50
2	500—780	46	216—268	. . . . .	—	1	750	—	—	1 Depotdiener .	240	51a
1	600	5	247	1 Hülfstelegraphist .	218	i. K. 359	—	—	—	. . . . .	—	- b
i. K. 354	—	—	—	. . . . .	—	1	400	—	—	. . . . .	—	52
2	600—800	—	—	2 Assistenten .	400—600	1	900	21	250—600	2 Magazineure .	500	53
1	600	8	24 Sgr. pro Tag	. . . . .	—	1	667	1	24 Sgr. pro Tag	. . . . .	—	54
—	—	9	267	. . . . .	—	1	400	—	—	. . . . .	—	55
1	1000	9	243—340	. . . . .	—	1	666	2	340—466	. . . . .	—	56
—	—	—	—	. . . . .	—	1	480	1	340	2 Magazindiener	233	57
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	58
1	600	1	243	. . . . .	—	—*	—	—*	—	. —* .	—	59
—	—	—	—	. . . . .	—	—*	—	—	—	. . . . .	—	60
—	—	1	480	. . . . .	—	1	640	1	240	1 Magazins-Aufseher	240	61
1	1067	109	353—400	7 Glockensignal-Aufseher	567—647	3	773—2067	44	293—1400	1 Hausschneider .	347	62
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	63
1	1080	30	240—520	18 Telegraph.-Assistenten 3 Telegraphen-Gehülfen	400—500 200—280	2	680—1160	8	240—760	13 Magazins-Aufseher	262—600	64a
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	- b
1	800	—	—	. . . . .	—	1	667	1	300	. . . . .	—	65
1	1437	5	240—544	2 Assistenten .	600—632	1	864	2	305—432	4 Material-Aufseher	288—336	66
1	900—1200	13	400—600	3 Beamte . .	400—600	1	600—900	8	400—600	2 Beamte . .	200—600	67
1	266	i. K. 361 u. 389	—	. . . . .	—	1	533	1	266	. . . . .	—	68
1*	1607	in Kol. 360	—	3 Telegraph.-Aufseher	233—333	1	1400	9	333—1067	6 Magaz.-Aufseher rc.	233—400	69a
2*	800—1067		—	2 Telegraph.-Aufseher	233—333	2	533—1200	10	333—1067	7 Magaz.-Aufseher rc.	233—400	- b
i. K. 360	—		—	. . . . .	—	1	1200	3	333—800	4 Diener . .	233—400	- c
1	333	2	360	. . . . .	—	1	400—533	2	300—375	. . . . .	—	70
—*	—	—*	—	. . . . .	—	6	1180—3600	36	400—980	13 Magazindiener	280—400	71
1	530	31	200—230	. . . . .	—	1	610	3	225—400	2 Depot-Aufseher	225—240	72
1	840	26	244—341	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	73
—*	—	5	195—243	1 Uhrmacher . .	200	2	550—733	1	292	. . . . .	—	74
7	400—1100	i. K. 389 u. 390	—	. . . . .	—	3	700—1800	20	300—700	6 Magazindiener	200—300	75
3	480—640	i. K. 389	—	. . . . .	—	6	320—640	2	288—440	27* Diener . .	—*	76
—	—	4	335	. . . . .	—	1	400	1	100	. . . . .	—	77
2	684	30	171—342	1 Assistent . . .	400	1	627	7	115—485	1 Administrator . 4 Magazindiener .	2857 250	78
5	400—1500	38	250—700	1 Referent und 1 Kanzlist	300—500	1	1200	10	450—1100	5 Magazins-Aufseher und Büreaudiener	180—300	79a
		10	250—500	1 Büreaudiener . .	180							- b

	373	374	375	376	377	378		379		380	
	(Fortj.) I. Bei der Bahnverwaltung ꝛc.					II. Bei der					
	F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Oberleitung und Beaufsichtigung					
A. Deutsche Eisenbahnen.	Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Auf eine Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich	Täglicher Lohn.	Durchschnittliche Dauer eines Tagewerks.	Betriebs-Direktoren (Ober-Betriebs-Inspekt.).		Betriebs-Inspektoren.		Betriebs-Kontroleure (Bahn-Kontroleure).	
						Anz.	Gehalt.	Anz.	Gehalt.	Anz	Gehalt.
I. Staatsbahnen.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Stunden		Thlr.		Thlr.		Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	nicht notirt	—	—	—	—	i. R. 2	—	1	1000	—	—
4 Main-Neckar-E.	24 037	11 230	965	10—16	10	—	—	3	914—1143	—	—
5 Oldenburgische	nicht notirt	—	—	—	—	—	—	1	1000	—	—
6 Bebra-Hanauer	153 244	69.642	3627	10—18	10	1	1250	1	900	1*	850
7 Hannoversche	646 515	300 402	2777	11—24	10	—	—	6	1000—1400	5	700—1000
8 Main-Weser-B.	136 237	51 985	1967	9—18	10	1	1538	3*	1000—1500	2	600—900
9 Nassauische	26 659*	14 178	565	14—17	10*	—	—	2	1170	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	482 070	205 648	2847	12½—17½	10	—	—	5	1000—1400	4	600—1000
11 Preuß. Ostbahn	453 600	167 160	1373	10—12	—	1	1500	10	1000—1500	5	700—1000
12 Saarbrücker	196 520	94 372	4827	11—25	11	1*	1500	2*	1200—1250	2*	800—900
13 Westfälische	177 389	71 178	1372	10—14	9	1	1400	4	800—1300	2	800—900
14 Sächsische Staats-E.	537 102	238 637	2221	10—16	12	6*	1580	1	1150	—	—
15 Württembergische	nicht notirt	229 830*	2346*	14—18,66	10	1	2286	1	1086	1	647
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltung.											
16 a. Bergisch-Märkische	509 700	312 829	3734	durchschn. 17	10	1	1400	1	1200	4*	600—1000
b. Hessische Nordbahn	102 600	39 401	1988	durchschn. 12	10	—	—	1	1500	—*	—
17 a. Oberschlesische	431 325	79 963	2302	—*	—			2	1000—1400		
b. Breslau-Posen-Gloganer	107 426	40 052	1438	—	—	1	1500	2	1100	4	700—1000
c. Stargard-Posener	92 160	26 196	1158	—	—			1	1200		
18 Rhein-Nahe-E.	36 125	19 870	1242	13—25	11	—*	—	—*	—	—*	—
19 Wilhelms-Bahn	68 223	21 478	874	7—10	12	—	—	1	1200	—	—
20 a. Gößnitz-Geraer	19 281	4432	959	8—18	10,5	—*	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
21 a. Löbau-Zittauer	6486	2315	513	10—12	9—10	—*	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	10 677	3917	1103	9—12	9—10	—*	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.											
22 Altona-Kieler	36 414	18 793	573	15—19,5	8	1	2800	1	1800	1	960
23 Bayerische Ostbahnen	nicht notirt	—	—	—	—	4	914—1257	—	—	—	—
24 Berlin-Anhaltische	232 313	—*	—	—	10	1	2320	1	1849	—	—
25 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	i. R. 346	—	i. R. 352	—	1	700
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	173 319	75 105	1891	13—17,5	10	—	—	1	2000	—	—
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	79 200	41 212	2109	13—15	12	1	3000	1*	1300	—	—
28 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	99 022	44 009	1482	11—21	11						
b. Starg.-Cösl.-Clb.	35 676	10 133	443	7—15	11	—*	—	—*	—	3	500—1350
c. Cösl.-Stolp-Dnz.	59 541	22 991	2583	10—17½	11						
d. Vorpommersche	38 315	16 604	529	10—16	11						
29 Braunschweigische	281 862	161 118	4231	11—18	11	i. R. 346	—	3	800—1000	—	—
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	147 999	59 410	2595	10—15	10	1	3000	1	1200	2	700
31 Frankfurt-Hanauer	32 300	14 385	2635	14—17	12	1	1714	1	1143	1	571
32 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	1	1682	—	—	—	—
33 Hessische Ludwigs-E.	42 000	24 000	846	15—18	10	—	—	1	1500	3	700—915
34 Homburger	5366	3156	1309	14—20	11	1	1600	—	—	—	—
35 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	427 293	188 952	2673	10—25	10,5	1*	2400	i. R. 352	—	2	1300
37 Leipzig-Dresdener	nicht notirt	—	—	-	—	1	1400	1	800	—	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2900	1353	1691	14—17	12	—	—	1	672	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	—	—	—	—	—	i. R. 9	—	—	—	—	—

381		382			383			384			385			

Transportverwaltung.

des Betriebes.		B. Executiver Betriebsdienst.												
Sonstige Beamte.		Lokomotivführer.			Feuerleute (Heizer, Lokomotivführer, Lehrlinge).			Zugführer (Oberkondukteure, Oberschaffner).			Packmeister.			
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt Thlr.	Durchschnitt. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnitt Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnitt Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnitt Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	
. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
. . . .	—	10	324—500	400	10	180	180	6	300—325	316	5	250—300	275	3
. . . .	—	23	400—460	460	23	228—291	291	9	343—371	371	s. R. 386	—	—	4
2 Rechnungsführer ꝛc. .	—	19	350—450	400	11	180—240	200	3	360—400	360	3	325—350	300	5
6 Sekretäre und Assistenten . 2 Kanzlisten . 1 Bureaudiener .	210—480 240—300 210	20	350—500	450	25	240—350	300	5	300—400	350	4	275—300	300	6
3 Eisenb.-Sekretäre u. Hülfsarb.	180—650	180	350—550	450	190	220—350	300	45	300—400	350	70	250—350	300	7
1 Eisenb.-Sekretär u. 2 Kanzlisten	300—900	38	620—820	720	39	338—438	389	16	490—590	540	s. R. 386	—	—	8
2 Betriebs-Sekretäre . .	300—460	27	550—700	650	24	380—430	390	17	515—535	535	13	460—500	480	9
. . . .	—	167*	350—550	450	191*	240—350	295	28	300—400	350	54	250—350	300	10
73 Eisenb.-Sekretäre, Assistenten, Kanzlisten und Bureaudiener .	150—900	130	350—550	—	130	250—350	—	39	300—400	—	34	250—350	—	11
13* Eisenb.- und Betriebs-Sekretäre 1* Boten 180—216 Thlr.; 2* Zeichner	300—900 450—600	66	400—700	550	74	300—450	375	20	450—550	500	11	350—500	450	12
9 Eisenbahn-Sekretäre . . 8 Registratoren, Kanzlisten ꝛc.	400—600 240—360	70	350—550	450	70	250—350	300	27	300—400	350	26	250—350	300	13
6 Expedienten d. Hauptverwaltg.	400—500	208*	337—512	512	251*	200—262	262	43	378—428	428	89	350—375	350	14
2 Hülfsarbeiter d. Betr.-Inspekt.	459—571	114	682—882	725	163	412—614	528	69	509—537	523	50	459—473	466	15
22 Zeichner, Kanzlisten, Sekr. ꝛc. 1 Bureaudiener . . .	180—600 240	260	350—550	450	260	250—350	300	74	300—400	350	57	250—350	300	16a
1 Eisenb.- u. 4 Betr.-Sekretäre	400—800	23	350—550	450	44	250—350	300	11	300—400	350	9	250—350	300	- b
1 Baumeister 700 Thlr.; 2 Bureaudiener 10 Betriebs-Sekretäre u. 2 Kanzlisten 8 Betriebs-Sekretäre . . 1 Bureaudiener . . .	250—300 350—600 400—500 275	129	350—550	450	143	250—350	300	23	300—400	350	58*	250—350	300	17ab
6 Betr.-Sekretäre u. 3 Registratoren ꝛc. 1 Bureaudiener . . .	300—550 180	22	350—550	450	23	250—350	300	7	300—400	350	9	250—350	300	- c
. . —* . .	—	24	400—700	550	24	300—450	375	9	450—550	—	8	350—500	450	18
4 Betriebs-Sekretäre, Kanzlisten und Bureaudiener	150—600	22	350—550	350	30	250—300	250	6	300—340	300	12	230—320	280	19
. . . .	—	5	412—437	412	6	212—262	212	1	378	378	2	350—375	—	20a
. . . .	—	1	387	—	3*	252—262	262	—	—	—	1	350	350	b
. . . .	—	13	500	500	15	200—262	262	2	378—428	428	5	350—375	350	21a
. . . .	—													- b
5 Zeichner und Expedienten .	408—600	26	312—480	400	26	192—216	195	8	264—408	300	14	264	264	22
1 Direktions-Ober-Inspektor des Transportdienstes .	1371	104	314—428	357	104	195—314	242	53	314—428	357	—	—	—	23
1 Rapportführer und 1 Revisor	400—550	56	730—780	730	56	420—460	420	30	402—442	402	28	350—374	350	24
. . . .	—	21	300—375	—	21	200—225	—	3	300	300	6	250	250	25
1 Assistent und 2 Sekretäre des Betriebs-Inspektors	325—900	59	700—940	765	110	360—390	365	26	445—505	465	26	390—450	410	26
2 Assistenten d. Ober-Betriebs-Inspektion . . .	240—350	48	360—480	360	33	210—240	210	10	350—400	400	10	300	300	27
. . . .	—	104	340—707	478	76	300—400	364	26	462—512	470	33	492—615	532	28
. . . .	—	57	405—605	505	131*	—*	—	32	383—533	433	25	309—409	334	29
5 Kanzlisten . . . 1 Bureaudiener . . .	180—330 180	31	300—500	364	35	180—240	240	12	270—300	270	9	216—240	222	30
. . . .	—	11	286—411	—	14	171—243	—	4	247—257	—	s. R. 386	—	—	31
. . . .	—	2	540—600	—	2	240—280	—	s. R. 385 u. 386	—	—	1	490	490	32
1 Hafencontroleur . .	860	49	300—412	412	83	200—260	200	26	260—400	260	4	230	230	33
. . . .	—	3	409—620	544	3	369	369	2	286—473	443	—	—	—	34
. . . .	—	1	572	572	1	250	250	1	314	314	—	—	—	35
1* stellvertretender Bahn- und Betriebs-Direktor . .	2700	247	350—500	450	358	216—300	240	127	240—360	300	57*	240—360	300	36
. . . .	—	59	215—560	500	41	250—300	300	11	450—600	600	19	372—600	550	37
. . . .	—	3	420—600	—	3	243—300	—	1	480	—	—	—	—	38
. . . .	—	11	340—670	540	8	220—300	300	7	390—410	390	6	320—335	320	39

	A. Deutsche Eisenbahnen.	373	374	375	376	377	378		379		380	
		(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung 2c.					II. Bei der					
		F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Oberleitung und Beaufsichtigung					
		Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Auf eine Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich	Täglicher Lohn.	Durchschnittliche Dauer eines Tagewerks.	Betriebs-Direktoren (Ober-Betriebs-Inspekt.).		Betriebs-Inspektoren.		Betriebs-Kontroleure (Bahn-Kontroleure).	
	II. Privatbahnen. (Forts.)		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Stunden	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz	Gehalt. Thlr.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	99 184	48 592	2510	13—21	12	l. R. 5	—	—	—	1	1000
	b. Halle-Kasseler	94 162	44 164	1980	11—20	9	1	2200	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	124 670	65 660	2293	12—18	10	2	2000	—	—	1	750
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	51 942	27 010	1891	12—18	10						
42	Mecklenburgische	59 535	26 147	1357	10—22,5	10	l. R. 26	—	1	1700	—	—
43	Neisse-Brieger	8828	2514	431*	8—9	9	—	—	1	1250	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	16 394	5367	565	8—15	10	l. R. 346	—	1	700	—	—
45	Ostpreußische Südbahn	37 430	14 874	492	10—15	10	1	2500	—	—	2	700—100
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn	nicht notirt	31 117	814	—	—	1	5143	2	1143—1710	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.											
	c. Neustadt-Dürkheimer											
	d. Pfälzische Nordbahnen											
47	Rechte Oder-Ufer-E.	116 399	38 754	1383	7,5—17	12	—	—	1	1700	1	850
48	Rheinische	304 900	143 457	1929	11—15	10	1	2000	2	1750	—	—
49	Schleswigsche	nicht notirt	—	—	—	—	1	7776	1	2220	—	—
50	Taunus-E.	ca. 16 800	8114	1209	14—15	12	1	3085	l. R. 352	—	l. R. 352	—
51	a. Thüringische	324 830	135 383	3507	9—18	12	—	—	1	2200	—	..
	b. Werra-E.	nicht notirt	—	—	—	—	l. R. 5	—	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	10 889	3473	485	9,57	12	—*	—	—	—	l. R. 418	—
	B. Oesterreichische Bahnen.											
53	Ungarische Staats-E.	nicht notirt	—	—	—	—	1	2400	1	1200	3	600—800
54	Aussig-Teplitzer	3605	1442	222	12	10	l. R. 346	—	1	967	2	400—48
55	Böhmische Nordbahn	433 200	144 400	7718	10—14	9	1	2666	1	1600	—	—
56	Böhmische Westbahn	222 530	89 012	3339	10—24	10	1	4000	1	1633	—	—
57	Brünn-Rossitzer	4680	3420	912	14—22	10	—	—	1	2900	—	—
58	Buschtěhrader {a. Lokomotivbahn / b. Pferdebahn}	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	69 712	39 021	4340	16—19,2	10	—*	800	—*	600	1	660
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
61	Graz-Köflacher	44 531	22 392	4217	14—22	12	1	3000	—	—	—	—
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	618 310	377 169	4728	18,3	10	1*	16 000	1*	5333	3	667—1067
63	Kaiser Franz Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	nicht notirt	—	—	14—40	—	1	4000	2	2000—2200	3	200
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	nicht notirt	—	—	—	—	1	4000	—	—	4	400—800
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	nicht notirt	—	—	—	—	1*	1774	1	2500	1	1005
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	81 450	27 600	741	8—20	9	1	3000	1	2000—3000	9	900—120
68	Mohacs-Fünfkirchener	28 962	15 446	1912	12—20	10	1	2000	1	1000	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	2*	2333	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	4*	1400—2000	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	2*	1600—2000	—	—	—	—
70	I. Siebenbürger	nicht notirt	48 490	1732	12,9—40	10	—	—	1	1870	1	67
71	Südbahn und Tiroler	398 000	200 000	763	13—18	12	—*	—	—	—	—	—
72	Süd-Norddeutsche	79 432	29 566	1006	9—14	10	—	—	1	1720	1	112
73	Theiß-Bahn	120 149	48 060	622	10—15	10	—	—	—	—	1	140
74	Turnau-Kralup-Prager	27 407	5481	476	10—16	11	1	4000	l. R. 346	—	2	833—100
	C. Fremdländische Bahnen.											
75	Niederländische Staats-E.	217 533	104 911	939	13,33—16,67	10	—	—	6	920—1720	9	570—860
76	Grand Central Belge	nicht notirt	73 718	983	—	—	—	—	l. R. 380	960—1200	18	560—800
77	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	50
78	Niederländische Rhein-E.	nicht notirt	32 030	1344	17—26,66	12	—	—	1	1715	—	—
79	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	1	2500	2	600—800
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—						

381		382			383			384			385			

Transportverwaltung.

des Betriebes.		B. Executiver Betriebsdienst.												
Sonstige Beamte.		Lokomotivführer.			Feuerleute (Heizer, Lokomotivführer-Lehrlinge).			Zugführer (Oberkondukteure, Oberschaffner).			Packmeister.			
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	
1 Bevollmächtigter . .	1300	40	425—575	500	37	290—340	300	23	325—450	375	6	325	325	40a
1 Sekretär . . . . . 4 Registratoren und Kanzlisten . 1 Bureaudiener	400 162—300 180	29	400—600	550	16	300—350	325	11	325—350	335	4	325	325	- b
7 Sekretäre und Assistenten	240—500	45	300—480	420	29	240—300	270	8	350—500	375	10	282—318	300	41a
		24	300—480	420	13	240—300	270	5	350—400	375	5	282—318	300	- b
1 Schreiber des Betr.-Inspekt.	384	19	390—698	660	11	282—330	320	10	395—465	400	4	450—462	456	42
1 Sekretär und 1 Registrator	360 u. 420	4	497	497	5	270	270	2	470	470	2	390	390	43
. . . .	—	6	444—536	536	6	296	296	3	333—390	333	3	306—324	324	44
. . . .	—	18	350—500	—	18	240—300	—	9	300—350	—	4	300—350	—	45
. . . .	—	67	570—685	630	63	420—500	450	47	543—630	580	—	—	—	46
2 Sekretäre u. 8 Assistenten	180—500	22	410—660	540	20	330—390	360	6	420	420	16	320—360	320	47
. . . .	—	164	480—690	480	164	360—594	360	86	426—606	456	29	360—420	360	48
. . . .	—	15	548—815	548	15	230—316	280	i. R. 366	—	—	i. R. 366	—	—	49
. . . .	—	11	650—743	696	11	382	382	4	417—456	456	i. R. 366	—	—	50
2 Sekretäre und Assistenten	300—500	58	600—800	—	60	400—450	—	15	530—620	—	39	360—650	—	51a
. . . .	—	16	560—710	630	16	350—390	370	8	450—500	500	8	310—340	340	- b
. . . .	—	3	550—600	—	3	400—430	—	1	600	—	i. R. 384	—	—	52
9 Beamte	300—800	11	340—440	—	11	280—320	—	11	200—300	—	—	—	—	53
. . . .	—	10	333—533	467	11	200—400	233	2	300	—	14	186—266	--	54
13 Beamte	260—1000	16	334—434	334	16	200—240	200	2	267	—	—	—	—	55
1 Stellvertreter d. Betr.-Direkt. 5 Beamte	2000 240—534	24	331—467	400	43	200—240	200	3*	267—300	300	—	—	—	56
1 Beamte für Zugförderung	866	5	366—600	—	8	200—300	—	2	466	—	—	—	—	57
. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
. . . .	—	6	333—400	366	12	216—266	240	2	333	333	—	—	—	59
. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
. . . .	—	6	320—560	450	7	220—250	235	4	360—500	400	4	280—360	320	61
. . . .	—	192	424—560	—	119	282—365	343	11	476—508	491	84	390—479	431	62
. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
2 Ober-Ingenieure 14 Ingenieure, Assistenten u. Kanzlisten	1280 350—1150	103	360—520	—	63	300—420	—	28	280—360	—	22	240—280	—	64a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
. . . .	—	4	400—467	—	4	268	268	2	268—335	—	7	200	200	65
4 Beamte des Reclamations-Büreaus	365—1000	29	450—580	532	40	340—465	405	5	436—532	532	6	388—436	—	66
15 Beamte	400—900	37	400—600	—	80	200—300	—	15	400—600	—	10	400—600	—	67
. . . .	—	9	333—533	466	12	216—240	228	2	366	366	4	200—300	240	68
. . . .	—	108	333—533	—	70	267—300	—	42	300—330	—	46	233—400	—	69a
. . . .	—	119	333—533	—	28	267—300	—	47	300—333	—	73	233—400	—	- b
. . . .	—	19	333—533	—	9	267—300	—	10	300—333	—	13	233—400	—	- c
4 Beamte	470—1200	12	367—500	367	24	227—267	—	3	333	333	—	—	—	70
. . . .	—	270	360—480	360	270	200—280	200	95	280—416	360	—	—	—	71
1 Beamte	280	29	280—450	340	34	150—250	205	12	170—340	—	12	135—200	—	72
. . . .	—	60	350—490	420	—	—	—	15	315	315	—	—	—	73
. . . .	—	6	753—953	862	8	463—496	486	2	516—616	566	12	347—380	380	74
. . . .	—	82	365—540	430	76	300	300	18	340—370	—	i. R. 386	—	—	75
40 Beamte	240—480	98*	—*	—	119*	—*	—	45	356—480	—	i. R. 399	—	—	76
. . . .	—	4	432—480	—	6	304—340	—	3	320—400	—	—	—	—	77
. . . .	—	41	365—522	456	62	261—313	271	17	355—375	355	—	—	—	78
22 Beamte im Büreau des Ober-Betriebs-Inspektors	180—1500	51	360—500	—	51	225	225	8	400—450	—	21	350—375	—	79a
		15	360—500	—	15	225	225	5	400—450	—	3	350—375	—	- b

(Forts.) **II. Bei der**

(Forts.) B. Executiver

A. Deutsche Eisenbahnen.	386			387			388		389		390	
	Schaffner (Kondukteure).			Bremser.			Wagenwärter und Wagenschmierer (aber nur angestellte)		Einnehmer (für den Billet-verkauf).		Gepäck-Expedienten.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnitt. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnitt. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
I. Staatsbahnen.												
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	7	200—250	225	6	166—180	172	4	166—180	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	28	228—257	257	i. R. 386	—	—	17	228—257	26	85—571	i. R. 389	—
5 Oldenburgische	14	200—250	240	12	168—216	200	—	—	—	—	i. R. 359 bis 361	—
6 Bebra-Hanauer	27	250—275	275	40	170—275	250	—	—	3	400—550	—	—
7 Hannoversche	155	240—300	—	257	240—300	250	i. R. 386 u. 387	—	19	400—700	10	240—500
8 Main-Weser-B.	44	380—430	405	53	323—423	373	—	—	5**	400—700	3	308—500
9 Nassauische	10	400—425	425	36	345—405	370	i. R. 387	—	9	425—525	2	325—400
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	223	250—300	275	381**	200—300	250	—	—	29*	240—700	14*	240—500
11 Preuß. Ostbahn	101	250—300	—	—	—	—	29	200—300	23	240—700	15	240—500
12 Saarbrücker	15	350—450	400	66	300—400	350	40	275—325	5	450—650	2	350—400
13 Westfälische	53	250—300	275	73	200—300	250	i. R. 387	—	10	400—700	5	300—500
14 Sächsische Staats-E.	369	245—285	265	227	192—212	192	151	244—284	37*	480—730	5	600—675
15 Württembergische	73	437—452	444	75	346	346	69	437—452	37	343—628	5	428—628
II. Privatbahnen												
a) unter Staatsverwaltung.												
16 a. Bergisch-Märkische	51	250—300	275	489	200—300	250	—	—	49	400—700	30	300—500
b. Hessische Nordbahn	24	250—300	275	60	250—300	250	—	—	3	400—700	2	300—500
17 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	160	250—300	275	—*	—	—	—*	—	11*	400—700	1	450
c. Stargard-Posener	18	250—300	275	—*	—	—	8	240—265	1	600	1	450
18 Rhein-Nahe-E.	14	350—450	400	28	300—400	350	8	275—325	5	450—650	—	—
19 Wilhelms-Bahn	35	230—280	230	4	180	180	—	—	2	450—600	2	350—400
20 a. Gößnitz-Geraer	6	245—285	—	2	203	203	3	244—284	1	510	—	—
b. Greiz-Brunner	3	265	265	—	—	—	1	264	1	510	—	—
21 a. Löbau-Zittauer / b. Zittau-Reichenberger	18	245—285	265	—	—	—	6	244—284	1* / 1	510 / 510	1 / —	500 / —
b) in Privatverwaltung.												
22 Altona-Kieler	38	216—240	230	—	—	—	16	264	18	168—1284	5	240—480
23 Bayerische Ostbahnen	100	242—314	271	110	195—257	214	56	195—257	13	457—628	4	357—500
24 Berlin-Anhaltische	165	282—318	282	—	—	—	12	234—260	9	340—750	5	240—550
25 Berlin-Görlitzer	13	200	200	33	168	168	i. R. 387	—	1	400	1	300
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	112	330—360	340	i. R. 386	—	—	6	330	26	475—820	2	595—645
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	65	192—240	216	28	192	192	15	192	10	350—700	3	375—500
28 Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc. / b. Starg.-Cösl.-Clb. / c. Cösl.-Stolp-Dnz. / d. Vorpommersche	88	312—334	318	47*	300—346	302	i. R. 387	—	9	400—900	3	362—612
29 Braunschweigische	81	258—333	283	116*	—*	—	—	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	74	168—204	180	—	—	—	i. R. 386	—	12	300—450	6	240—450
31 Frankfurt-Hanauer	12	200—330	—	11	143—177	—	—	—	4	343—571	3	286—457
32 Glückstadt-Elmshorner	4	216—240	—	—	—	—	—	—	2	192—240	—	—
33 Hessische Ludwigs-E.	52	200	—	64	150	—	35	160—190	8	460—600	5	400—600
34 Homburger	4	273	273	4	290—308	298	—	—	4	229—400	—	—
35 Kirchheimer	1	300	300	i. R. 355 bis 357	—	—	i. R. 355 bis 357	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	45	200	200	900	180	180	—	—	20	260—600	21	156—500
37 Leipzig-Dresdener	48	240—350	350	—	—	—	1	264	5	408—650	—	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3	303—417	—	—	—	—	—	—	2	430—600	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	14	260—270	270	—	—	—	6	250—260	2	500—600	3	300—450

Transportverwaltung.

Betriebsdienst.

391		392		393		394			395			396		397		
Gepäckwieger (n. h. angestellte).		Vorsteh. d. Güterbetriebs (G.-Dirigent., Ob.-G.-Inspektor., Ob.-Güterverwalt).		Güter-Kassen-Rendanten, Buchhalter, Rechnungsführer.		Güter-Expedienten.			Assistenten.			Vorsteher d. Verlade-Geschäfts (Güterb.-Insp., Bodenmeister).		Lade- und Wiegemeister.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	3	400—450	425	—	—	—	6	200—225	6	250—300	3
4	314	—	—	—	—	20*	400—685	485	i. R. 394	—	—	—	—	—	—	4
i. R. 388	—	—	—	—	—	i. R. 359 bis 361	—	—	i. R. 359 bis 361	—	—	i. R. 359 bis 361	—	i. R. 359 bis 361	—	5
—	—	—	—	—	—	3	450—600	550	9	240—400	400	—	—	7	240—300	6
i. R. 397	—	1	1200	i. R. 394	—	46	500—700	550	184	210—500	450	i. R. 397	—	45	250—400	7
—	—	1	800—1200	3	413—713	7*	413—713	563	83*	240—500	450	—	—	16*	255—400	8
—	—	2	1293 u. 1493	—	—	10	252—687	462	—	—	—	—	—	11	245—355	9
—	—	1	1200	8*	400—700	18	400—700	550	268*	400—500	450	i. R. 397	—	64	240—400	10
—	—	1	1200	3	240—900	63	400—700	—	54	240—400	—	42	300—400	—	—	11
—	—	1*	1200	i. R. 394	—	25	450—750	—	16	240—400	300	—	—	9	300—400	12
—	—	1	1200	1	650	15	400—700	550	39	240—400	300	21	300—400	i. R. 396	—	13
—*	—	12*	740—1200	6	700—800	33	450—500	450	95	398—438	398	75	343—520	5	450—520	14
—	—	—	—	5	428—628	39	428—628	528	166	271—313	292	—	—	—	—	15
—	—	2	1200	—	—	67	400—700	550	255	144—400	300	—	—	171	250—400	16a
—	—	—	—	—	—	6	400—700	550	17	300—500	400	—	—	8	300—400	- b
—	—	1 (17ab u. c)	1200 (17ab u. c)	1	700	49*	400—700	550	89	120—300	250	i. R. 397	—	49*	300—400	17ab
—	—			2	650—700	3	400—650	550	5	400—500	450	—	—	8	300—400	- c
—	—	—*	—	i. R. 394	—	4	400—650	500	5	240—400	350	—	—	6	300—400	18
—	—	1	1000	—	—	5	425—600	450	—	—	—	2	350	—	—	19
i. R. 399	—	1	740	—	—	—	—	—	2	398	398	3	343—363	—	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	403	—	—	b
—	—	1*	940	—	—	1	475	475	5	398	398	2	403—520	—	—	21a
—	—	1	915	—	—	2	450	450	2	398	398	2	338—480	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	3	400—840	640	35	200—600	274	13	216—288	i. R. 396	—	22
—	—	—	—	—	—	10	571—743	628	103	300—386	329	—	—	12	242—428	23
1	333	1	1400	1	750	27	450-1034	450	46	328—415	358	7	390—635	20	300—400	24
—	—	1	1500	2	400	5	300—480	—	22	240—300	—	—	—	10	240—300	25
—	—	3	850—1700	2	675—780	15	430—675	550	116	240—475	360	—	—	23	230—400	26
5	200—300	1	1200	3	400—700	14	240—650	325	66	180—475	240	31	180—400	6	240—300	27
2	365—415	1	1500	6	400—800	21	400-1000	473	100	264—414	283	—	—	32	324—474	28
—	—	i. R. 359 bis 61	—	i. R. 359 bis 361	—	i. R. 359 bis 361	—	—	i. R. 359 bis 361	—	—	1	550	9	270—420	29
—	—	1	1000	1	550	4	480—550	—	36	180—480	—	—	—	20	210—330	30
2	188—206	i. R. 379	—	2	429—629	5	371—486	—	42	250—371	—	—	—	15	187—292	31
—	—	—	—	—	—	i. R. 360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
1	300	1	1300	9	400—800	7	500—900	—	62	260—400	300	1	410	29	320—340	33
—	—	—	—	—	—	2	400—457	457	4	72—350	341	—	—	—	—	34
—	—	—	—	—	—	1	400	—	1	186	—	—	—	—	—	35
—	—	1	1600	8	350—600	28	300-1200	475	136	180—350	300	—	—	101	180—280	36
3	240—350	2	1000—1290	4	800	i. R. 393	—	—	33	320—605	475	6	350—605	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	2	850—1500	1	300	3	350—450	—	7	250—325	325	9	200—240	i. R. 396	—	39

		386			387			388		389		390	
		(Fortſ.) II. Bei der											
		(Fortſ.) B. Executiver											
A. Deutſche Eiſenbahnen.		Schaffner (Kondukteure).			Bremſer.			Wagenwärter und Wagenſchmierer (aber nur angeſtellte).		Einnehmer (für den Billetverkauf).		Gepäck-Expedienten.	
II. Privatbahnen (Fortſ.)		Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchſchnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchſchnittl. Gehalt für die Mehrzahl. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	74	225—275	240	—	—	—	—	—	10	305—900	4	430—50
	b. Halle-Kaſſeler	34	250	250	12*	—*	—	i. R. 387	—	5	325—500	2	275—40
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	91	192—264	192	68	180—192	192	—	—	5	400—760	i. R. 394	—
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	23	192—264	192	15	180—192	192	—	—	2	400—450	i. R. 394	—
42	Mecklenburgiſche	13	240—320	300	8	232	232	4	208	i. R. 393	—	i. R. 395	—
43	Neiſſe-Brieger	4	300	300	—	—	—	2	275	—	—	—	—
44	Niederſchleſiſche Zweigbahn	6	244—280	260	—	—	—	3	320	2	240—350	2	240—30
45	Oſtpreußiſche Südbahn	12	240—300	—	—	—	—	6	150—200	1	300—400	1	240—30
46	a. Pfälziſche Ludwigsbahn b. Pfälziſche Maximiliansb. c. Neuſtadt-Dürkheimer d. Pfälziſche Nordbahnen	59	340—430	400	18	340—400	375	45	370—500	17	230—685	3	228—25
47	Rechte Oder-Ufer-E.	21	228—276	246	—	—	—	10*	288—308	3	360—420	1	24
48	Rheiniſche	82	240—288	240	366	216—264	216	—	—	24	240—600	21	180—45
49	Schleswigſche	33	273—312	300	i. R. 386	—	—	3	230—316	i. R. 360 u. 361	—	i. R. 360	—
50	Taunus-E.	24	295—440	328	i. R. 386	—	—	—	—	8	394—742	3	377—52
51	a. Thüringiſche	48	320—390	—	84	310—350	—	—	—	13	270—800	8	350—55
	b. Werra-E.	12	260—300	280	26	280	280	—	—	14*	350—496	—	—
52	Tilſit-Inſterburger	3	350—356	—	—	—	—	—	—	i. R. 422	—	i. R. 360 u. 361	—
B. Oeſterreichiſche Bahnen.													
53	Ungariſche Staats-E.	26	200—230	—	50	200—230	—	—	—	10	400—600	25	400—50
54	Auſſig-Teplitzer	5	233—266	266	—	—	—	—	—	1	533	1	45
55	Böhmiſche Nordbahn	16	167—234	167	31	144—166	144	2	300	—	—	i. R. 359 bis 361	—
56	Böhmiſche Weſtbahn	50	167—233	—	11	167	167	—	—	2*	400—467	2	280—40
57	Brünn-Roſſitzer	4	233—280	—	9	168—233	—	—	—	—	—	—	—
58	Buſchtěhrader { a. Locomotivbahn b. Pferdebahn }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	3	266	266	9	200	200	—	—	4	243—366	1	29
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Graz-Köflacher	2	360	360	14	232—284	250	—	—	1	400	—	—
62	Kaiſer Ferdinands Nordbahn	396	336—439	356	—	—	—	—	—	—*	—	—*	—
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiſerin Eliſabeth { a. Lokom.-Bahn	58	240—320	—	82	240—280	—	—	—	11	320—600	11	320—32
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaſchau-Oderberger	5	200—240	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	17	388—532	436	16	388—436	388	—	—	21	305—480	—*	—
67	Lemberg-Czernow.-Jaſſy-E.	36	300—400	—	59	150—200	—	25	150—200	20	400—600	4	300—60
68	Mohacs-Fünfkirchener	5	200—300	249	14	200	200	—	—	3	292—316	2	292—33
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	43	233—267	—	90	180—200	—	—	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	46	233—267	—	121	180—200	—	—	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	8	233—267	—	17	180—200	—	—	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—
70	I. Siebenbürger	12	233—267	—	17	200	—	—	—	—*	—	—*	—
71	Südbahn und Tiroler	831	170—240	200	i. R. 346	—	—	386	170—240	—	—	—	—
72	Süd-Norddeutſche	18	135—190	—	31	140	140	—	—	6	225—280	2	225—2
73	Theiß-Bahn	46	210—245	210	40	175	175	14	175	23	350—490	5	350—49
74	Turnau-Kralup-Prager	6	380—413	400	16	238—275	—	—	—	2	300	2	30
C. Fremdländiſche Bahnen.													
75	Niederländiſche Staats-E.	69	230—340	—	35	210—230	—	—	—	174	230—690	i. R. 389	—
76	Grand Central Belge	45	256—288	—	76	243	243	20*	—*	111*	240—480	i. R. 389	—
77	Lüttich-Maſtrichter	4	266—292	—	3	240—266	—	3	200—250	5	120—320	—	—
78	Niederländiſche Rhein-E.	16	281—302	302	29	230—250	248	11	312—383	13	228—570	4	286—34
79	a. Warſchau-Wiener	51	250—275	—	30	150—180	—	62	200	10	375—750	1	60
	b. Warſchau-Bromberger	17	250—275	—	6	150	—	12	200	3	500	—	—

Transportverwaltung.

Betriebsdienst.

391		392		393		394			395			396		397		
Gepäckwieger (d. h. angestellte).		Vorsteh. d. Güterbetriebs (G.-Dirigent., Ob.-G.-Inspektor., Ob.-Güterverwalt).		Güter-Kassen-Rendanten, Buchhalter, Rechnungsführer.		Güter-Expedienten.			Assistenten.			Vorsteher d. Verlade-Geschäfts (Güterb.-Insp., Bodenmeister).		Lade- und Wiegemeister.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	4	425—550	6	450—925	700	59	235—500	300	3	280—340	1	385	40a
—	—	—	—	—	—	4	450—700	450	20	144—300	275	—	—	2	300	- b
i. R. 397	—	2	1275	1	700	9	375—600	450	29	250—450	325	—	—	24	268	41a
i. R. 397	—	1	650	—	—	3	360—500	450	7	250—350	325	—	—	8	200—300	- b
—	—	—	—	—	—	5	486—618	606	18	121—366	240	8	246—330	—	—	42
—	—	—	—	—	—	1	500	500	4	240—300	270	—	—	1	336	43
—	—	i. R. 418	—	1	375	9	250—270	270	3	60—240	150	1	375	6	200—260	44
—	—	—	—	—	—	6	350—500	—	8	240—300	—	8	240—300	i. R. 396	—	45
—	—	1	2285	3	571—800	11	514-1142	570	65	228—514	400	1	514	17	228—285	46
—	—	1	1400	1	480	18	180—360	240	i. R. 394	—	—	9	180—240	—	—	47
4	168—240	2	900—1750	14	240—500	17	300—700	400	150	240—400	270	—	—	104	192—300	48
i. R. 343	—	—	—	—	—	1	600	—	11	216—384	—	3	216	i. R. 343	—	49
3	222	1	1200	i. R. 392	—	6	420—600	—	11	280—343	—	6	250—292	i. R. 396	—	50
—	—	1	800	—	—	11	350—650	—	56	240—530	—	21	320—400	2	320—340	51a
—	—	1	1000	—	—	3	385—543	385	13	258—347	287	6	258—318	1	258	- b
—	—	—	—	—	—	2	300—400	—	—	—	—	2	240	—	—	52
—	—	—	—	—	—	40	400—600	—	17	320—400	—	—	—	3	250—300	53
1	200	—	—	—	—	2	480—660	570	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	i. R. 359 bis 361	—	—	i. R. 359 bis 361	—	—	—	—	—	—	55
—	—	2	534—800	—	—	17	400—600	400	10	280—400	280	i. R. 392	—	13	267—334	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	3	266	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	1	333	2	333—400	—	1	292	—	1	400	—	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
—	—	i. R. 378	—	1	680	2	400—560	500	—	—	—	—	—	3	360	61
—*	—	—*	—	—*	—	—*	—	—	—*	—	—	—*	—	—*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	3	1280—2000	14	520—840	35	680—840	—	36	320—520	—	6	400—800	28	240—320	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	i. R. 359	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—*	—	—	—	—	—	10*	305—480	480	—	—	—	—	—	—	—	66
96	180—200	—	—	—	—	26	300—700	—	39	300—700	—	6	600—900	30	300—400	67
—	—	—	—	2	333—400	5	292—533	400	1	333	333	1	400	—	—	68
—	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—	—	i. R. 360	—	—	i. R. 360	—	i. R. 385	—	69a
—	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—	—	i. R. 360	—	—	i. R. 360	—	i. R. 385	—	- b
—	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—	i. R. 360	—	—	i. R. 360	—	—	i. R. 360	—	i. R. 385	—	- c
—*	—	—*	—	—*	—	—*	—	—	—*	—	—	—*	—	—*	—	70
—	—	10	1800—2600	41	1000—1800	480	500—800	—	339	400—500	—	—	—	—	—	71
—	—	—	—	—	—	5	225—450	300	—	—	—	8	200—335	—	—	72
—	—	5	840—1050	—	—	8	560—700	560	27	350—490	420	—	—	29	280—350	73
—	—	i. R. 418	—	i. R. 394	—	18*	400—927	—	—	—	—	—	—	4	292	74
10	210—260	—	—	—	—	i. R. 389	—	—	i. R. 389	—	—	—	—	31	230—370	75
i. R. 399	—	—	—	i. R. 389	—	i. R. 389	—	—	i. R. 389	—	—	—	—	i. R. 399	—	76
—	—	—	—	—	—	1	500	—	1	250	—	—	—	—	—	77
—	—	2	1371—2286	6	343—857	11	285—857	—	46	114—514	—	—	—	69	194—626	78
55	108—120	1	2500	—	—	9	500—900	—	19	240—500	—	—	—	27	240—300	79a
27	108—120			—	—	5	450—700	—	7	300—500	—	—	—	8	250—300	- b

(Forts.) **II. Bei der** …

	A. Deutsche Eisenbahnen.	398 Güterfaktoren und Boten (Frachtbriefträger). Anz.	398 Gehalt. Thlr	399 (Forts.) B. Executiver Betriebsdienst. a. Sonstige Beamte. Anzahl.	Gehalt. Thlr.	b. Sonstige Beamte. Anzahl.	Gehalt. Thlr.	400 C. Ma… Ober-Maschinen- und Maschinenmeister. Anz.	Gehalt. Thlr	401 Zeichner. Anz.	Gehalt. Thlr
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	—	—		—		—	—*	—	—	—
2	Bayerische	—	—		—		—	—*	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—		—		—	1	1000	—	—
4	Main-Neckar-E.	5	314		—		—	1	914	1	485
5	Oldenburgische	1 K. 366	—		—		—	1	1000	3	300—70
6	Bebra-Hanauer	—	—		—		—	1	1000	1	300
7	Hannoversche	—	—	3 Eisenb.-Sekretäre und Assistenten	300—700		—	14	450—1500	6	270—60
8	Main-Weser-B.	—	—	2 Eisenb.-Sekretäre	600 u. 900		—	4*	800—1200	3	300—60
9	Nassauische	—	—	1 Trajekt-Aufseher	410	7 Schiffer ꝛc.	192—540	2	914—1270	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	1 Diener der Güterkasse	250—300		—	6	800—1500	8*	300—60
11	Preuß. Ostbahn	—	—	25 Maschinenheizer	250—300		—	10	600—1500	8	300—60
12	Saarbrücker	—	—	4* Sekretäre im Büreau des Ob.-Güterverwalt.	350—750		—	2*	800—1200	3	350—45
13	Westfälische	1	200	1 Eisenb.-Sekretär	700		—	3	800—1500	—	—
14	Sächsische Staats-E.	20	343—475	62* Kofferträger, Auflader und Vormänner	256—316	3 Zettelträger 447 Koffertr. u. Aufl.	242 213—255	3*	950—1200	2	350—3..
15	Württembergische	—	—		—		—	4	971—1429	2	417—52
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	11	250	36 Stat.-Zugführer (Rangirmeister)	300—400	2 Eisenb.-Sekretäre 16 Betr.-Sekr. u. Assistenten	600—900 275—600	5	800—1200	10	300—60
	b. Hessische Nordbahn	—	—	2 Eisenb.-Sekretäre	600—900	1 Betriebs-Sekretär	400—600	2	800—1200	2	300—60
17	a. Oberschlesische	in Kol. 397	—	1 Güterkassen-Kontroleur	700		—	3*	900—1800	3*	300—70
	b. Breslau-Posen-Glogauer		—								
	c. Stargard-Posener	—	—					1	900	1	450
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—*	—	14 Pers. beim Trajekt	180—550	1*	900	2	300—40
19	Wilhelms-Bahn	—	—		—		—	1	900	1	400
20	a. Gößnitz-Geraer	1	343	10 Kofferträger u. Auflader	213—231		—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	5 Kofferträger u. Auflader	213—223		—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	1	393	4 Kofferträger, Auflader u. Vormänner	256—292	17 Kofferträger u. Auflader	213—243	1*	590	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	1	343	2 Kofferträger, Auflader u. Vormänner	280—301	12 Kofferträger u. Auflader	203—255			—	—
	b) in Privatverwaltung.										
22	Altona-Kieler	3	192—324	2 Wagen Kontroleure	264	91 Packer u. Bodenarbeiter	168—216	2	960—1356	2	360—60
23	Bayerische Ostbahnen	—	—		—		—	3	743—1257	1	300—35
24	Berlin-Anhaltische	5	255—355	14 Rangirmeister	290—350		—	1	2099	2	500—70
25	Berlin-Görlitzer	—	—	3 Sekretäre u. Kanzlisten im Büreau d. O.-Güterv.	300—450		—	1	1800	—	—
26	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	7	250—325	2 Billetdrucker	325—350		—	2	1650	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	10	180—240	20 Verb.-Packmeister	300—360		—	1	1500	2	350—50
28	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc. b. Starg.-Cösl.-Clb. c. Cösl.-Stolp-Dnz. d. Vorpommersche	—	—	3 Bodenwächter 6 Assist. d. Einnehmer	197—221 350—400	4 Assistenten d. Ober-Güterverwalters	350—500	5	800—2725	—	—
29	Braunschweigische	5	250—300	1 Güterkassen-Bote	275	16 Verb.-Packmeister	220—370	3	550—1300	7	243—5..
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	1 Sekretär	450	2 Boten	180—210	3	1000—1300	1	300
31	Frankfurt-Hanauer	3	274—371	5 Wagen-Kontroleure	230—278		—	1	914	1	514
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—	7 Kofferträg. u. Packer	192	2 Pferdeknechte	192	1	1343	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	19	260—300	2 Verbds.-Packmeister	365	7 Revisoren u. Gehilf.	260—460	2	1100—1500	3	400
34	Homburger	—	—		—		—	—	—	—	—
35	Kirchheimer	—	—		—		—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	71	180—325	3 Güter-Kontroleure und Gehilfen	475—1300	17 Güterschaffner	260—280	7	1200—2400	16	240—53
37	Leipzig-Dresdener	6	480—590	2 Einnehmer 9 Assistenten	700 375—550	16 Kofferträger 42 Packer u. Oberpack.	208—245 264—408	1	1000—2150	1	371
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—		—		—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambgr.)	—	—		—		—	1	1000	—	—

402		403		404		405		406				

Transportverwaltung.

schinen- und Wagenverwaltung.

Buchhalter, Rechnungsführer u. Materialienschreiber.		Werkführer (Werkmeister).		Maschinenwärter u. Maschinenputzer (d. h. angestellte).		Wagenmeister (Wagenrevisoren, Schirrmeister).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	2
2	460—600	1	700	—	—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	3
4	457	6	571—857	—	—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	4
7	300—800	3	300—540	—	—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	5
5	300—700	4	400—750	—	—	3	300—350	1 Werkstätten-Mag.-Aufseher 1 Portier und Büreaudiener	300 270 u. 180	1 Kanzlist . . . 2 Nachtwächter . .	240 150—170	6
62	210—650	8	500—800	13	350	17	300—350	6 Portiers . . .	240—300	5 Nachtwächter . .	180	7
16*	240—900	7*	500—800	—	—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	8
inkl. [illegible]	—	4	657	2	257—308	5	282—332	12 Betriebs-Sekretäre .	240—475	1 Portier und Büreaudiener	175	9
13	400—600	4	500—800	—	—	2	500—800	1 Werkstatt-Aufseher . 2 Eisenbahn-Sekretäre .	360 600—900	50* Büreau-Assistenten . 2* Portiers u. Büreaudiener	240—360 240—300	10
69	240—900	18	500—800	—	—	20	300—350	6 Portiers . . .	250—300	9 Nachtwächter . .	160—180	11
13*	300—800	5	500—800	6	250—350	7	300—350	1 Werkstatt-Mater.-Verwalt. 2 Assistenten desselben .	750 300—500	1 Magazin-Aufseher .	300	12
15	240—350	11	500—800	4	250—350	9	300—350	1 Eisenb- u. 7 Betr.-Sekret.	400—600	2 Nachtwächter . . 4 Büreaudiener und Portiers .	180 250—300	13
34	400—750	8	400—450	40	180—190	19	275—325	1 Wagen-Kontroleur . 1 Assistent und 7 Expedienten	800 400—500	8 Kohlenmesser . . 2 Dampfmaschinenwärter . 2 Hausmänner und 7 Wagenputzer	216—272 180—220 180—210	14
11	292—571	12	571—714	—	—	1	971	1 Wagen-Kontroleur . 3 Assistenten desselben .	514 343—400	4 Werkstatt-Portiers .	257—271	15
55	400—900	28	500—800	38	250—350	48	300—350	6 Kanzlisten . . . 13 Büreaud., Nachtw. u. Port.	180—400 180—300	4 Magazin-Verwalter . 1 Magazin-Aufseher .	400—800 300	16a
2	240—900	6	500—800	—	—	3	300—350	1 Magazin-Aufseher .	300	1 Büreaudiener und Portier	250—300	- b
17	400—600	14	500—700	—	—	15*	250—350	2 Kanzlisten . . . 1 Portier u. 1 Büreaudiener	300—450 275	3 Nachtwächter . . 8 Büreau-Diätare . .	180 240—360	17ab
5	400—600	4	500—700	—	—	—	—	1 Materialverwalter .	750	1 Portier . . . 2 Nachtwächter . .	275 180	- c
4*	300—800	3	500—700	4	180—250	2	300—350	1 Materialverwalter .	750	1 Material-Aufseher .	325	18
4	240—575	3	580—650	1	250	4	300	1 Nachtwächter . .	166	. . . .	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	1 Wagen-Aufseher . .	275	. . . .	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	- b
—	—	—	—	1	180	4	283—463	2 Dampfmaschinenwärter	180	. . . .	—	21a
—	—	—	—	—	—	2	280—400	. . . .	—	. . . .	—	- b
1	480	3	480—800	19	180—408	—	—	1 Portier	168	. . . .	—	22
9	300—386	14	457—743	—	—	in Kol. 362	—	1 Ober Maschinen-Ingenieur 1 Ob.-Insp. d. Wagen-Kontr.	2286 1371	8 Gehilfen der Wagenkontrole	300—386	23
14	340—550	5	631—796	—	—	3	300—455	1 Ingenieur der Wagenverw. 1 Ober-Lokomotivführer .	938 638	1 Büreau-Vorsteher . . 1 Ober-Kassenverwalter . 1 Büreaudiener . .	702 463 300	24
7	200—450	4	500—650	—	—	3	275—300	1 Büreaudiener . .	200	1 Nachtwächter . .	180	25
10	370—710	5	700-1000	—	—	3	360—600	2 Portiers . . .	260—290	3 Nachtwächter . .	232—236	26
10	180—550	7	420—650	—	—	3	450	1 Vorsteher d. Wagen-Werkst.	1350	1 Portier . . . . 2 Wächter	220 192	27
21	300—450	11	350—680	—	—	12	300—450	1 Wagen-Control-Vorsteher . 9 Assistenten desselben .	800 300—350	2 Portiers . . . . 2 Boten und Wächter .	168 156—180	28
5	300—500	9	275—600	—	—	4	320—395	1 Ober-Wagenverwalter	600	5 Wagen-Kontroleure .	245—420	29
4	240—480	1	600	52	132—228	4	210	1 Büreaudiener . .	210	1 Korbmacher . . .	180	30
1	429	2	429—514	1	188	—	—	. . . .	—	. . . .	—	31
—	—	—	—	1	192	2	192	. . . .	—	. . . .	—	32
7	350—800	5	400—600	—	—	1	860	12 Wagen-Kontroleure, Revisoren und Gehilfen .	260—700	12 Rangirmeister u. Rangirer 1 Portier	260—300 220	33
—	—	1	500	—	—	1	311	1 Werkstatt-Aufseher .	371	. . . .	—	34
—	—	1	435	1	166	—	—	. . . .	—	. . . .	—	35
43	240—800	47	336-1100	33	200—250	23	400—500	1 Vorsteher der Wagenverw.	1800	50 Wagenrangirer . .	200—260	36
3	350—500	7	450—700	1	245	15	245—420	3 Schirrmeister-Assistenten . 1 Cysternenwärter . .	282—364 245	1 Magazinverwalter .	350	37
—	—	2	243—300	—	—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	38
4	300—450	2	500—580	—	—	1	300	. . . .	—	. . . .	—	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	398		399				400		401	
	(Fortf.) II. Bei der									
	(Fortf.) B. Executiver Betriebsdienst.						C. Ma-			
	Güterfaktoren und Boten (Frachtbriefträger).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		Ober-Maschinen- und Maschinenmeister.		Zeichner.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
II. Privatbahnen. (Fortf.)										
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle Lpz.	1	280	3 Aufseher u. Wächter	176	20 Oberarbeiter und Assistenten	230—380	3	840—2058	—	—
b. Halle-Kasseler	—	—	22 Diätarien in der Güter-Expedition	144—240	. . .	—	2	800—1600	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	4	200	14 Diätare	150—240	. . .	—	2	1000—1400	1	240
b. Magdeb.-Wittenbergesche	2	216—240	13 Expedit.-Diätare	120—240	. . .	—	1	1300	—	—
42 Mecklenburgische	2	196—216	. . .	—	. . .	—	1	1470	—	—
43 Neisse-Brieger	—	—	1 Kassirer	300	. . .	—	1	750	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	. . .	—	. . .	—	1	1000	1	324
45 Ostpreußische Südbahn	—	—	. . .	—	. . .	—	1	1000—1200	1	300—400
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn, b. Pfälzische Maximiliansb., c. Neustadt-Dürkheimer, d. Pfälzische Nordbahnen	1	428	. . .	—	. . .	—	4	1143—3142	1	485
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	. . .	—	. . .	—	1	1350	2	300—48[illegible]
48 Rheinische	43	180—240	1 Güter-Agent	832	44 Wagennotirer	180—240	3	1150—2000	8	240—5[illegible]
49 Schleswigsche	—	—	. . .	—	. . .	—	1	2500	—	—
50 Taunus-E.	K. 396	—	2 Capitäne d. Dampfboote	437	1 Aufsichtsbeamter	605	2	605—837	—	—
51 a. Thüringische	—	—	6 Frachtkassirer	350—390	. . .	—	2	850—2530	5	240—300
b. Werra-E.	—	—	1 Einnehmer-Assistent	287	1 Assistent des Ober-Güterverwalters	325	1	964	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—	. . .	—	. . .	—	1	960	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.										
53 Ungarische Staats-E.	—	—	. . .	—	. . .	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	2	200	2 Magazins-Aufseher	300	. . .	—	1	800	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	—	. . .	—	. . .	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	4	200—240	19 Beamte	200—300	. . .	—	1	1332	1	400
57 Brünn-Rossitzer	—	—	. . .	—	. . .	—	1	700	1	500
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn, b. Pferdebahn	—	—	. . .	—	. . .	—	—*	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	1 Güt.-Kontroleur	400	. . .	—	—*	200	1	666
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	. . .	—	. . .	—	—*	—	—	—
61 Graz-Köflacher	1	240	2 Offiziale d. Kassenverschleißes	480—640	. . .	—	1	640	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	—*	—	. . .	—	. . .	—	1	5333	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	. . .	—	. . .	—	—*	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	18	200—320	2 Stations-Kassirer	600	17 Kanzleidiener	240—360	3	760—1280	5	280—3[illegible]
b. Pferde-Bahn	—	—	. . .	—	. . .	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	. . .	—	. . .	—	1	1600	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	2	240	8 Hilfsbeamte des Verkehrs-Chefs	305—800	2 Kanzleidiener des Verkehrschefs	288—432	5	834—2084	9	240—4[illegible]
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	40	150—200	. . .	—	. . .	—	4	600—1200	4	400—7[illegible]
68 Mohacs-Fünfkirchener	1	240	1 Güter-Kontroleur	300	. . .	—	1	800	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	6	180—233	. . .	—	. . .	—	2*	1400—2333	44*	333-14[illegible]
b. Oesterreichische südöstliche	11	180—233	. . .	—	. . .	—	2*	1400—2333	56*	333-14[illegible]
c. Wien-Neu-Szönyer	3	180—233	. . .	—	. . .	—	1*	1200	16*	333-12[illegible]
70 I. Siebenbürger	—	—	. . .	—	. . .	—	3	467—1000	—	—
71 Südbahn und Tiroler	—	—	69 Amtsdiener	200—360	498 permanente Tagelöhner	170—200	6	2800—4466	5	2144-2[illegible]
72 Süd-Norddeutsche	5	110—150	. . .	—	. . .	—	1	670	2	290—3[illegible]
73 Theiß-Bahn	—	—	. . .	—	. . .	—	3	840—1680	3	490—7[illegible]
74 Turnau-Kralup-Prager	13	158—170	. . .	—	. . .	—	—	—	1	460
C. Fremdländische Bahnen.										
75 Niederländische Staats-E.	—	—	. . .	—	. . .	—	9	600—2600	6	170—5[illegible]
76 Grand Central Belge	K. 399	—	632* verschied. Stations-Arbeiter	—*	. . .	—	9	640—1120	in Kol. 402	—
77 Lüttich-Mastrichter	—	—	. . .	—	. . .	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	24	73—313	23 Stallmeister u. Kutscher; 16 Assistenten von Agenten	250—751; 114—743	12 Schiffer	282—365	3	970	—	—
79 a. Warschau-Wiener, b. Warschau-Bromberger	—	—	5 Beamte im Büreau des Ob.-Güterverw.	180—750	4 Kassendiener und Thorwächter	120—162	4	900—3000	5	400—6[illegible]

402		403		404		405		406				

Transportverwaltung.

schinen- und Wagenverwaltung.

Buchhalter, Rechnungsführer u. Materialienschreiber.		Werkführer (Werkmeister).		Maschinenwärter u. Maschinenputzer (d. h. angestellte).		Wagenmeister (Wagenrevisoren. Schirrmeister).		a. Sonstige Beamte.		b.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
6	260—750	8	400—600	1	235	7	240—525	1 Materialien-Aufseher 3 Portiers und Büreaudiener	360 168—180	1 Nachtwächter 10 Wagenkoppler	168 200—230	40a
7	168—375	6	375—600	—	—	—	—	1 Portier	162	1 Nachtwächter	132	- b
6	450	6	400—600	—	—	20	240—300	2 Diätare 1 Materialien-Ausgeber	150—210 210	2 Werkstattswächter	144—180	41a
3	250—450	2	500—600	—	—	7	275—300	1 Materialien-Ausgeber	240	2 Werkstattswächter	144	- b
1	432	1	744	14	163—193	inkl. 382	—	60 Wageuschieber	131—206	2 Wagen- u. 1 Lampenputzer	158	42
2	180—300	—	—	—	—	1	433	. . . . . .	—	. . . . . .	—	43
4	240—324	2	360	4	132—180	1	168	1 Wächter	120	. . . . . .	—	44
3	300—400	2	300—450	—	—	4	240—300	. . . . . .	—	. . . . . .	—	45
6	315—485	4	628—914	—	—	2	457—514	1 Werkstatts-Portier	314	. . . . . .	—	46
8	180—500	3	360—570	1	210	2	300—360	1 Werkstatts-Vorsteher	750	2 Portiers u. Büreaudiener	144	47
32	240—700	19	264—800	30	216—312	30	280—300	6 Büreaudiener und Wächter	192—216	75 Rangirer	180—270	48
3	250—550	3	400—625	10	230—315	—	—	1 Nachtwächter	230	. . . . . .	—	49
1	474	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	50
15	180—750	7	430—660	—	—	5	300—420	1 Ober-Wagenmeister	800	1 Wiegemeister 2 Portiers und Wächter	350 180—230	51a
5	208—525	3	407—678	—	—	3	269—531	. . . . . .	—	. . . . . .	—	- b
1	400	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	52
—	—	1	480	2	300—350	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	53
1	400	1	533	2	333	2	300	1 Wagenaufseher	300	1 Wagen-Kontroleur	800	54
—	—	1	567	—	—	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	55
2	400	2	540—734	9	240—267	2	467	1 Ober-Werkmeister	1000	5 Diurnisten	200—400	56
1	216	1	528	3	192—240	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	58
—	—	—	—	3	240—266	—	—	1 Wagenabrechn.-Beamte	533	. . . . . .	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	60
1	360	1	360	4	280—320	1	300	. . . . . .	—	. . . . . .	—	61
32	680-1400	18	680-1400	35	440—727	—	—	2 Kontroleure 12 Ober-Offiziale	1067-1400 680—900	32 Offiziale u. 29 Diurnisten	316—413	62
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	63
9	320—520	5	480—600	21	240—320	16	240—480	5 Ingenieure 6 Heizhausleiter	1050—1150 623—750	7 Werkstätten-Aufseher 9 Magazin-Aufseh. u. Diener	360—500 260—360	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	65
1	240	7	336—800	11	240—368	6	240—384	2 Kanzleidiener	288—336	. . . . . .	—	66
4	400—600	3	400—600	47	200—400	9	300—400	. . . . . .	—	. . . . . .	—	67
2	292—466	1	466	4	280—300	4	300—333	1 Wagen-Kontroleur	268	2 Wagen-Rangirer	292—316	68
—	—	11	600—800	12	233—300	6	333—533	4 Lokomotiv-Aufseher	400—600	6 Kanzleidiener	180—233	69a
—	—	10	600—800	16	233—300	9	333—533	6 Lokomotiv-Aufseher	400—600	8 Kanzleidiener 10 Werkst.-, Magaz.- u. Heizhauswärt.	180—233 180—233	- b
—	—	1	733	6	233—533	—	—	4 Kanzleidiener	180—233	1 Wächter	180—233	- c
3	400—800	2	367—500	2	300—333	—	—	. . . . . .	—	. . . . . .	—	70
5	1600—2144	29	1104—1600	34	180—360	58	600—900	35 Assistenten 12 Diurnisten	400—664 280—400	6 Amtsdiener	200—360	71
4	250—500	2	450—560	—	—	2	250—300	. . . . . .	—	. . . . . .	—	72
5	420—490	12	560—700	3	280—315	7	280—490	. . . . . .	—	. . . . . .	—	73
1	460	1	967	—	—	1	300	. . . . . .	—	. . . . . .	—	74
27	230—740	15	340—750	114	180—220	23	250—360	. . . . . .	—	. . . . . .	—	75
22	240—640	15	480-1120	121	200—300	—	—	22* Material-Visitatoren	—*	104* verschiedene Arbeiter	—*	76
—	—	3	500—800	3	200—300	2	250	. . . . . .	—	. . . . . .	—	77
[illegible]	250—414	2	521—686	40	203—271	—	—	3 Aufseher der Werkstätte	400—686	6 Wagenrangirer	285—428	78
26	300—800	9	500—700	2	300	15	250—500	8 Magazineur-Geh. u. Ausgeb. 4 Buchhalter, Expedienten rc.	180—800 350—700	6 Nachtwächter und Portiers 7 Pumpen-Aufseher	180—250 225—250	79a
						5	350—400	1 Magazineur	300	2 Pumpen-Aufseher	225	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	407	408	409	410	411	412		413		414	
	(Forts.) II. Bei der Transportverwaltung. D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					III. Bei der A. Haupt- (oder					
	Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen. Thlr.	Auf eine Nutzmeile kommen durchschnittlich Sgr.	Täglicher Lohn. Sgr.	Durchschnittliche Dauer eines Tagewerks. Stunden.	Büreau-Chefs (General-Sekretäre zc.). Anz.	Gehalt. Thlr.	Sekretäre, Expedienten und Assistenten. Anz.	Gehalt. Thlr.	Registratoren und Registratur-Assistenten. Anz.	Gehalt. Thlr.
I. Staatsbahnen.											
1 Badische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	nicht notirt	—	—	—	—	—	—	2	500—650	1	600
4 Main-Neckar-E.	73 631	59 529	18,84	18,55—21,43	10	1	914	1	571	1	800
5 Oldenburgische	nicht notirt	—	—	—	—	1	900	—	—	1	300—[illegible]
6 Bebra-Hanauer	29 682	19 136	6,17	12—30	10	—	—	2	325—800	3	300—600
7 Hannoversche	827 151	534 564	21,55	10—38	10	9	850—900	96	210—900	9	210—900
8 Main-Weser-B.	162 042*	81 021	12,99	durchschn. 15	10	1	1000	13	240—900	5	240—900
9 Nassauische	91 958	59 773	11,91	14—25	11*	—	—	2	650—945	2	360—650
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	453 770	328 390	15,76	15—30	10	—	—	11*	600—900	i. K. 413	—
11 Preuß. Ostbahn	710 400	471 640	25,10	10—12	10	—	—	93	240—900	—	—
12 Saarbrücker	220 460	146 509	27,22	12—35	11	1*	900	4*	420—850	3*	300—750
13 Westfälische	—	—	—	—	—	8	600—900	45	240—900	i. K. 412 u. 413	—
14 Sächsische Staats-E.	488 597	214 669	7,12	12—15	15	2	750-1075	11	400—500	5	500—650
15 Württembergische	370 800	274 939	13,58	14,29—32,57	10	4	743-1371	13	343—686	4	343—571
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltung.											
16 a. Bergisch-Märkische	981 342	718 448	24,32	15—35	10	3	900	33	600—900	19	287—900
b. Hessische Nordbahn	132 300	89 590	18,59	12—20	12	—	—	6	300—900	—	—*
17 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	288 195	294 220	14,09	—	—	1 (a.–c.)	1100	62	300—900	i. K. 413	—
c. Stargard-Posener	138 600	61 839	16,42	—	—						
18 Rhein-Nahe-E.	149 895	93 168	23,69	12—30	11	—*	—	—*	—	—*	—
19 Wilhelms-Bahn	72 671	54 307	17,51	11,83—25,17	12	—	—	2	630—850	1	630
20 a. Gößnitz-Geraer	23 071	5572	8,80	13—22,5	11	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a. Löbau-Zittauer	59 934	15 194	19,15	12—25	14	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	72 178	22 567	37,68	12—25	12—16	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.											
22 Altona-Kieler	66 311	55 348	13,61	15—34	10,5	1	1128	—	—	3	600—804
23 Bayerische Ostbahnen	224 250	133 835	8,03	13,70—20,57	10	—	—	2	400—514	2	400—857
24 Berlin-Anhaltische	131 147	114 001	13,64	20—30	10	1	1184	3	440—540	3	500—700
25 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	1	800	1	360	2	400
26 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	436 680	320 386	32,76	15—35	10	3	980-1250	5	300—600	1	590
						1*	1620	1	400	i. K. 413	—
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	84 900	89 692	12,93	12½—30	12	1	1300	1	1100	2	500—600
28 Berlin-Stettiner: a. Stammbahn zc. / b. Starg.-Cösl.-Clb. / c. Cösl.-Stolp-Dnz. / d. Vorpommersche	501 358	255 464	21,55	12—30	11	1	1300	3	700—800	9	325—700
29 Braunschweigische	405 108	248 378	21,79	11—18	11	3	500-1000	15	300-1000	3	400—[illegible]
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	65 426	16,88	10—15	10	1*	3000	4	300—500	1	500
31 Frankfurt-Hanauer	24 610	14 081	8,71	17—30	12	—	—	3	343—629	2	371—457
32 Glückstadt-Elmshorner	3410	2477	7,25	15—25	11	—	—	—	—	—	—
33 Hessische Ludwigs-E.	156 423	104 282	12,22	—	11	1	1000	5	380—900	2	460—540
34 Homburger	4200	2760	5,28	17—25	11	—	—	2	260—446	—	—
35 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	1 440 360*	748 580	28,35	3—35	12	1	1100	31	300—825	8	300—750
37 Leipzig-Dresdener	nicht notirt	—	—	—	—	1	1200	10	320—850	1	750
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2190	1241	4,40	14—17	12	i. K. 379	—	—	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	1	1000	i. K. 414	—	1	500

allgemeinen Verwaltung.

415		416		417		418		419		420		
Central-) Büreau.						B. Kontrol-Büreau (Revision und Feststellung der Rechnungsbeläge und Betriebs-Einnahmen).						
Kanzlisten.		Büreaudiener.		Sonstige Beamte.		Vorsteher des Kontr.-Büreaus.		Kontroleure (Revisoren, Kalkulatoren).		Assistenten.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	2
2	350—400	2	180—200	. . . .	—	1	850	1	450	2	350—400	3
5	457	1	325	. . . .	—	—	—	6	514—686	—	—	4
1	300—700	1	250	. . . .	—	—	—	4	300—800	8	120—300	5
3	300—425	1	275	. . . .	—	2*	900	8	400—700	9	300—325	6
26	180—600	6	204—400	1 Eisenbahn-Bau-Inspektor, als Vorstand des technischen Büreaus	1000	2	900	9	600—900	30	180—480	7
5	180—600	3	275—300	. . . .	—	1	900	27	240—900	2	400—600	8
4	240—345	2	297	1 Eisenbahn-Bau-Inspektor 1 Ingenieur-Assistent und 1 Statistiker	1000 650—893	2	690—950	i. R. 420	—	14	300—460	9
11*	240—600	17*	—	. . . .	—	—	—	40	600—900	30	240—540	10
21	240—600	4	250—300	1 Eisenb.-Bau-Inspektor, als Vorsteh. d. techn. Büreaus 1 Zeichner	1000 300—600	i. R. 413	—	i. R. 413	—	i. R. 415	—	11
10*	240—600	3*	216—300	2* Journalisten	330—750	i. R. 419	—	23*	600—900	10*	240—420	12
6	300—600	3	250—300	1 Vorstand des technischen Büreaus 2 Zeichner	1000 300—600	1	900	i. R. 413	—	i. R. 413	—	13
—	—	6	300—333	1 Actuar 1 Archivar	600 600	1*	1000	3*	750	5	500—650	14
5	371—486	3	257—300	4* Statistiker	343—857	1	686	—	—	25	343—400	15
28	210—650	7	200—300	. . . .	—	5	900	19	600—900	124	144—600	16a
3	300—600	1	300	1 Drucker	350	—*	—	9	600—900	12	300—600	b
17	240—600	10	192—325	1 Vorsteher des technischen Büreaus 1 Baumeister desselben 1 Vorsteher des statistischen Büreaus	1200 700 900	3	900	29	600—900	19	180—360	17
—*	—	—*	—	. . . . —* . . .	—	—	—	—*	—	—*	—	18
4	300—400	1	260	. . . .	—	2	900	6	550—850	4	325—400	19
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	b
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	21a
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	b
3	240—360	2	240—252	1 Rechtsbeistand	400	1	1128	7	288—684	4	240—300	22
7	300—386	2	242—314	1 Ober-Inspektor und 1 Architekt 1 Vorst. u. 2 Offizianten d. Katasterbüreaus	1371 457—856	i. R. 392	—	11	457—856	13	300—386	23
2	340—440	4	350—385	. . . .	—	1	1284	13	440—900	13	340—440	24
4	240—270	2	200—250	1 Ob.-Bau-Inspektor als Vorst. d. techn. Bür. 4 Statistiker	1800 240—480	1	700	7	420—480	8	240—360	25
3	300—320	5	250—350	1 Zeichner	650	1	1750	6	600—1250	29	275—565	26a
[illegible]	—	1	250	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	b
8	240—400	3	220	1 Journalist	500	1	1300	2	800—900	25	240—600	27
9	300—350	2	290	2 Hülfsarbeiter des Direktoriums 1 Plankammer-Verwalter 1 Portier	1400—2000 800 547	2	1100—1200	—	—	45	400—700	28
2	300	4	267—317	4 Statistiker	350	3	700—800	14	400—700	9	300—450	29
3	210—300	3	204	1 Journalist 1 Hülfsarbeiter des Direktors 11 Bahnärzte	300 1500 40—[illegible]	4	600—900	18	180—450	12	240—360	30
2	343	2	209—229	. . . .	—	—*	—	—*	—	—*	—	31
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	600	1	192	32
12	260—300	3	200	. . . .	—	1	1000	5	400—860	19	260—400	33
—	—	1	253	. . . .	—	—	—	1	446	—	—	34
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	35
33*	300—500	7	200—220	8 Statistiker und Gehilfen	300—800	2*	700—800	12	425—700	27	280—500	36
—	—	2	300	1 Inventarien-Revisor	450	1	1300	2	550	11	375—550	37
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	1	220	. . . .	—	i. R. 412	—	1	650	5	260—436	39

	A. Deutsche Eisenbahnen.	407	408	409	410	411	412		413		414	
		(Fortf.) II. Bei der Transportverwaltung.					III. Bei der					
		D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Haupt- (oder					
		Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Auf eine Nutzmeile kommen durchschnittlich	Täglicher Lohn.	Durchschnittliche Dauer eines Tagewerks.	Büreau-Chefs (General-Sekretäre ꝛc.).		Sekretäre, Expedienten und Assistenten.		Registratoren und Registratur-Assistenten.	
			Thlr.	Sgr.	Sgr.	Stunden	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
	II. Privatbahnen (Fortf.)											
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	407 388	271 592	49,53	12—25	12	1	1200	2	700—900	4	450—75
	b. Halle-Kasseler	nicht notirt	66 906	22,23	13—22½	12	—	—	—	—	1	525
41	a. Magdeburg-Halberstädter	108 388	93 940	17,13	10—28	10	—	—	5	400—700	8	250—35
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	50 010	40 570	21,72	10—28	10						
42	Mecklenburgische	76 920	35 868	16,60	10—22,5	10	1	840	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	nicht notirt	9838	16,02	8—20	10	1*	1500	—	—	1	600
44	Niederschlesische Zweigbahn	22 164	7108	9,22	9—15	10	—	—	—	—	2	216—540
45	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	1	600—800	4	400—600	2	300—40
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn											
	b. Pfälzische Maximiliansb.	nicht notirt	138 928	11,22	—	—	—	—	2	570	2	460—68
	c. Neustadt-Dürkheimer											
	d. Pfälzische Nordbahnen											
47	Rechte Oder-Ufer-E.	67 490	26 996	9,47	8—30	12	1	900	4	400—720	4	360—49
48	Rheinische	547 500	370 032	17,94	12—35	11	1	1400	23	240—800	10	180—600
49	Schleswigsche	21 350	16 900	4,82	19—37	10,5	1	1980	1	576	—	—
50	Taunus-E.	nicht notirt	54 214	29,19	15—30	11—14	1	1083	5	292—507	1	457
51	a. Thüringische	485 100	275 966	27,20	8—25	12	—	—	6	300-1000	8	300—500
	b. Werra-E.	nicht notirt	—	—	—	—	1	700	1*	600	4	267—470
52	Tilsit-Insterburger	4900	2434	6,59	12—25	10	—	—	3	300—450	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.											
53	Ungarische Staats-E.	nicht notirt	—	—	—	—	3	1000—1800	7	400—700	3	320—36
54	Aussig-Teplitzer	22 750	15 167	23,36	12—30	10	1	3333	1	966	1	400
55	Böhmische Nordbahn	in Kol. 373	in Kol. 374	—	—	—	—	—	1	870	1	466
56	Böhmische Westbahn	74 700	47 575	12,17	12—28	10	2	1200—1600	7	400-1000	6	400—6
57	Brünn-Rossitzer	8370	5560	23,37	16—24	10	—	—	—	—	1	466
58	Buschtěhrader a. Locomotivbahn / b. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	23 728	16 244	23,06	16—30	9	—	—	—	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
61	Graz-Köflacher	16 425	12 499	14,87	12—27	10	1	3000	—	—	1	560
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	nicht notirt	—	—	—	—	1	9000	11	1069—1400	2	1233—1533
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	nicht notirt	—	—	14—20	—	4	1600—2200	20	320—680	10	320—6
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	nicht notirt	—	—	—	—	1	2668	5	600—800	i. K. 413	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	nicht notirt	—	—	—	—	—	—	6	365-1667	2	305—417
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	75 000	24 850	8,53	8—15	9	3	2000—5000	3	2000—4000	20	600-120
68	Mohacs-Fünfkirchener	12 513	11 122	12,13	16—32	9	—	—	1	400	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche											
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	i. K. 413	—	343*	300-4000	i. K. 413	—
	c. Wien-Neu-Szönyer											
70	I. Siebenbürger	nicht notirt	22 682	17,32	14—40	10	1	1600	2	800	3	245—6
71	Südbahn und Tiroler	771 640	628 235	13,76	13,6—50	10	7	2600—5334	28	904-2360	12	904-1760
72	Süd-Norddeutsche	54 861	20 420	5,34	9—14	10	1	1340	2	560-1110	1	560
73	Theiß-Bahn	401 480	260 938	40,83	14—40	10	5	1890	1	1260	—	—
74	Turnau Kralup-Prager	30 024	14 888	12,85	10—30	11	1	1300	1	667	1	667
	C. Fremdländische Bahnen.											
75	Niederländische Staats-E.	243 842	121 921	9,59	13,33—16,67	10	—*	—	—	—	—	—
76	Grand Central Belge	nicht notirt	153 337	9,16	—	10	8	800-1300	29	240—880	i. K. 413	—
77	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	3	500	—	—
78	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	2	1370—2857	3	286—571	4	114—400
79	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	2*	1800—2500	11*	500-1100	5	300—700
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—						

415		416		417		418		419		420		
allgemeinen Verwaltung.												
Central-) Büreau.						B. Kontrol-Büreau (Revision und Feststellung der Rechnungsbeläge und Betriebs-Einnahmen).						
Kanzlisten.		Büreaudiener.		Sonstige Beamte.		Vorsteher des Kontr.-Büreaus.		Kontroleure (Revisoren, Kalkulatoren).		Assistenten.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
4	240—320	2	250—350	. . . .	—	1	1200	8	325—700	11	250—340	40a
1	250	1	240	1 Registratur-Assistent 3 Kanzleigehilfen	275 180—240	1	1200	—	—	5	300—400	- b
i. K. 414	—	4	240	4 Diätare	144—240	1	900	5	400—750	26	250—450	41
4	288—396	1	256	. . . .	—	1	936	6	264—540	3	150—276	42
1	300	1	200	. . . .	—	—	—	1	750	1	300	43
1	180	1	217	. . . .	—	1	600	5	240—324	5	150—260	44
2	240—300	1	180—200	. . . .	—	i. K. 380	—	3	300—500	6	240—300	45
8	228—515	5	228—480	1 Kanzlei-Vorsteher 3 Beamte des Reklamations-Büreau's	1030 685—915	2	915-1030	24	230—685	6	210	46
3	240	2	141	6 Kalkulatur-Beamte 1 Statistiker und 1 Kanzlei-Vorsteher	270—540 420—720	—	—	17	240—540	i. K. 419	—	47
15	96—450	6	180—216	7 Statistiker 1 Kanzlei-Vorsteher	240—900 600	2	750-1000	2	700	88	96—700	48
—	—	1	216	. . . .	—	1	1800	11	198—495	i. K. 419	—	49
—*	—	i. K. 366	—	. . . .	—	1	657	6	296—591	i. K. 419	—	50
10	180—300	5	200—320	1 Kanzlei-Vorsteher	400	2*	900-1000	3*	360—950	30	240—550	51a
2	240—300	1*	240	1 Kalkulator und 1 Kalkulatur-Assistent 1 Revisor	375—425 600	2*	600—650	—	—	10	240—375	- b
2	200—280	1	180	. . . .	—	1	600	1	400	—	—	52
4	360—480	4	180—220	. . . .	—	1	1120	3	480—640	8	320—880	53
1	400	2	200	. . . .	—	1	667	2	533	3	400—533	54
6	240—400	3	200—234	. . . .	—	1	800	1	467	5	266—467	55
16	280—600	7	200—240	3 Statistiker	280—530	2	800-1000	10	400—800	13	250—530	56
2	266—300	2	266	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	58
—	—	1	200	. . . .	—	—	—	2	533—600	3	243—333	59
—	—	—	—	. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	60
—	—	2	240—300	1 Amts-Ingenieur	1400	1	1800	1	900	3	290—470	61
63	453—900	22	347—413	5 Scontisten	587	1	3200	59	713-1400	29	453—600	62
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	63
20	280—480	14	240—320	1 Grund-Einlösungs-Kommissär	1000	1	2400	30	520—680	18	320—600	64a
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	- b
i. K. 413	—	1	300	. . . .	—	1	1400	1	600	—	—	65
8	305—500	5	244—350	1 Sekretär der Krankenkasse	500	1	850	3	550—750	19	240—800	66
10	300—600	9	150—200	8 Direktions-Praktikanten	150—200	1	1200	9	600-1200	2	300—600	67
1	292	1	252	. . . .	—	—	—	1	666	7	316—500	68
i. K. 413	—	i. K. 413	—	. . . .	—	i. K. 419	—	76*	300-3000	i. K. 419	—	69
2	400—465	3	270	4 Diurnisten 2 Kondukteure	295—365 270	1	1870	1	800-1000	5	400—535	70
46	360—744	25	320—400	1 Statistiker	1280	1	3800	21	824-2040	56	360—744	71
—	—	2	200	1 Direktor	4000	1	725	6	300—550	2	300—400	72
56	420—560	10	210	. . . .	—	1	1890	4	560-1260	9	420—560	73
2	300	2	303—337	. . . .	—	1	1200	3	500—834	2	300	74
—	—	—	—	. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	75
i. K. 413	—	7	240—320	6 Laufburschen	54	1	1333	7	480—880	33	240—480	76
—	—	2	200—300	. . . .	—	1	1000	6	300—600	2	200—300	77
	—	1	296	. . . .	—	1	2285	6	457—742	28	171—371	78
5	300—400	6*	180—300	. . . .	—	3	1100—1200	29	450—800	5	400	79

(Fortſ.) III. Bei der

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	421 (Fortſ.) B. Kontrol-Büreau ꝛc. Sonſtige Beamte. Anzahl.	Gehalt. Thlr	422 C. Haupt- (oder Central-) Haupt-Rendanten (Vorſteher der Kaſſe). Anz.	Gehalt. Thlr	423 Buchhalter. Anz.	Gehalt. Thlr	424 Kaſſen-Aſſiſtenten und Kaſſenſchreiber. Anz.	Gehalt. Thlr.	425 Kaſſendiener. Anz.	Gehalt. Thlr
	I. Staatsbahnen.										
1	Badiſche	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayeriſche	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	. . . . . .	—	1	700	1	550	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	. . . . . .	—	3	971	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgiſche	. . . . . .	—	1	800	1	300	1	200	—	—
6	Bebra-Hanauer	2 Zeichner	180—240	1*	1200	1*	650	2*	300—400	1*	300
7	Hannoverſche	. . . . . .	—	1	1400	8	600—900	4	300—600	2	275—35
8	Main-Weſer-B.	. . . . . .	—	1	1250	5	600—900	2	300—600	1	250—30
9	Naſſauiſche	. . . . . .	—	1	1030	1	640	2	360	—	—
10	Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	. . . . . .	—	1	1800	8	600—900	7	300—800	3	250—300
11	Preuß. Oſtbahn	. . . . . .	—	1	1300	7	600—900	3	240—500	2	250—30
12	Saarbrücker	. . . . . .	—	1*	1300	4*	750—900	4*	400—450	1*	300
13	Weſtfäliſche	. . . . . .	—	1	1200	5	500—900	3	240—450	1	250
14	Sächſiſche Staats-E.	23 Expedienten	400—500	1	1400	1*	1200	15	400—800	4	341
15	Württembergiſche	. . . . . .	—	1	1086	1	743	5	343—400	1	300
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergiſch-Märkiſche	. . . . . .	—	1	1200	9	600—900	14	270—600	1	285
	b. Heſſiſche Nordbahn	2 Zeichner	360—600	—*	—	—*	—	—*	—	—*	—
17	a. Oberſchleſiſche b. Breslau-Poſen-Glogauer c. Stargard-Poſener	11 Zeichner	300—900	1	1100	13	600—900	9	240—360	3	275—30
18	Rhein-Nahe-E.	. . . . . .	—	—*	—	—*	—	—	—	—*	—
19	Wilhelms-Bahn	. . . . . .	—	1	1100	2	450—680	1	400	1	250
20	a. Gößnitz-Geraer	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
22	Altona-Kieler	. . . . . .	—	1	1350	1	1368	—	—	1	408
23	Bayeriſche Oſtbahnen	1 Büreaudiener	212—314	1	1257	1	685—857	3	457—628	2	314—42
24	Berlin-Anhaltiſche	1 Büreaudiener	340	1	1484	5	575—800	4	390—475	3	345—5
25	Berlin-Görlitzer	1 Büreaudiener	200	1	1000	2	370—400	2	240—243	1	240
26	a. Berlin-Hamburger	3 Büreaudiener	250—325	1	1650	1	660	3	375—750	2	370
	b. Hamburg-Bergedorfer	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	3 Büreaudiener	240	1	1700	1	500	4	270—500	1	350
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc. b. Starg.-Cösl.-Ctb. c. Cösl.-Stolp-Dnz d. Vorpommerſche	3 Büreaudiener	260—290	1	1800	15	400—1000	—	—	3	290—46
29	Braunſchweigiſche	. . . . . .	—	1	1400	1	700	3	400—600	2	242—31
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	2 Büreaudiener	192	1	1000	3	450—700	1	240	1	300
31	Frankfurt-Hanauer	. . . . . .	—	1	829	s. K. 413	—	—	—	1	247
32	Glückſtadt-Elmshorner	. . . . . .	—	s. K. 419	—	s. K. 419	—	—	—	—	—
33	Heſſiſche Ludwigs-E.	3 Rechn.-Reviſ.u.Kalkulatoren 13 Gehilf. d.Haupt-Rechn.-Rev.	400—950 260—300	1	1160	1	860	7	260—460	1	250
34	Homburger	. . . . . .	—	1	800	1	536	—	—	—	—
35	Kirchheimer	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 Stations-Kaſſen-Reviſoren 24 Vorſteher und Gehülfen in der Wagen-Kontrole	575—825 250—800	1	1680	5	500—1000	13	300—500	s. K. 416	—
37	Leipzig-Dresdener	. . . . . .	—	1	1400	2	800—1150	3	400—725	1	490
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	. . . . . .	—	1	1000	1	700	1	350	1	300

allgemeinen Verwaltung.

426		427		428		429		430		431		432		433		
Kasse.		D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- u. Betriebsmaterialien).						E. Außerdem sind noch angestellt:								
Sonstige Beamte.		Verwalter des Billetmagazins.		Verwalter des Uniform- und Kleider-Magazins.		Verwalter der Drucksachen u. Schreibmaterialien.		Syndiker.		Drucker.		Billetstempler.		Sonstige Beamte.		
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Geh. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Geh. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	1
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	2
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	—	—	. . . .	—	3
. . . .	—	K. 414	—	—	—	K. 414	—	—	—	1	400	—	—	. . . .	—	4
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 Billetdrucker	250	5
1* Kassirer .	600	—	—	—	—	1	350	—	—	—	—	—	—	1 Plankammer-Verw.	650	6
. . . .	—	1	650	1	750	1	900	—	—	2	300	K. 431	—	1 Plankammer-Verw.	850	7
. . . .	—	1	600	—	—	2	600–900	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	8
. . . .	—	K. 429	—	K. 370	—	1	450	—	—	1	325	K. 431	—	1 Plankammer-Verw.	806	9
. . . .	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	3	—	—	—	1* Plankamm.-Verw.	900	10
1 Kassirer .	600–900	K. 370 u. 413	—	K. 370 u. 413	—	K. 370 u. 413	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	11
. . . .	—	—	—	K. 371	—	1*	800	—	—	2*	240 360	2*	240 bis 350	1* Plankam.-Verw 1* Vorst.d.techn.Bür.	700 800	12
1 Kassirer .	650	K. 412	—	K. 370 u. 371	—	K. 370 u. 371	—	—	—	1	270	—	—	2 Billetdrucker	250–350	13
5 Zahlmeister . 1 Hauptkass.-Kontrol.	900 900	1	700	K. 42?	—	2*	700	—	—	1	300	1	300	1 Billetschneider 1 Billetrevisor *	300 350	14
. . . .	—	—*	—	1*	314	—	—	2	563 bis 1086	—	—	—*	—	a) 1 Montirungs-Buchhalt. b) 3* Gehil. d. Mont.-Verw. c) 2* Montir.-Zuschneider	514 125—198 312—400	15
1 Kassirer .	850	—	—	K. 370 bis 372	—	K. 370 bis 372	—	—	—	11	210 325	—	—	2* Plankamm.-Verw.	900	16a
. —* .	—	K. 419 u. 420	—	K. 370 bis 372	—	K. 370 bis 372	—	—	—	4	240–450	—	—	1 Plankamm.-Verw. 1 Ober Ingenieur	750 1100	- b
1 Kassirer .	700	—	—	—	—	—	—	—	—	4	180 350	—	—	1 Plankammer-Verw	900	17
. . . .	—	—	—	K. 370	—	—*	—	—	—	—*	—	—*	—	. —* .	—	18
. . . .	—	K. 418	—	K. 370	—	K. 392 u. 418	—	1	600	—	—	1	23	1 Plankamm.-Verw. 2 Zeichner . . .	800 360–420	19
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	20a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	21a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
2 Kassirer u. Zahlmstr.	804–900	K. 419	—	K. 371	—	K. 371	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	22
2 Betriebskass.-Gehilf.	300–386	K. 406	—	K. 406	—	K. 406	—	—	—	—	—	1	300 bis 386	2 Mat.-Verw. Geh. 1 Lithograph .	357–500 457–628	23
1 Kassirer .	760	2	400–610	—	—	—	—	1	1500	4	250–450	—	—	1 Kastellan . .	407	24
1 Kassirer .	800	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	—	—	1 Plankam.-Verw.	725	25
2 Kassirer .	1100	—	—	—	—	—	—	2	1000	2	315–335	—	—	1 Geometer . .	900	26a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
1 Kassirer .	1000	—	—	K. 370	—	—	—	—	—	2	350	—	—	. . . .	—	27
. . . .	—	3	400–700	K. 427	—	K. 427	—	—	—	—	—	2	319	1 Vorst. d. stat. Bür. 6 Assistenten . 1 Büreaudiener .	900 400–550 289	28
2 Finanz-Kassirer	800–850	K. 428	—	2	900–1000	K. 428	—	—	—	1	300	2	317	4 Assist.d.Mat.-Verw.	400–550	29
1 Kassirer . 1 Rev.d.Verw.-Raths.	550 600	—	—	—	—	1	330	K. 412	—	1	330	—	—	1 Plankamm.-Verw. 1 Zeichner . . .	800 480	30
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	172	—	—	—	—	. . . .	—	31
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	32
1 Effektenverwlt.-Geh.	230–700	—	—	1	460	1	600	—	—	2	300–412	—	—	14 Buchbind., Steindrucker u. Gehilfen	200–340	33
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	34
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	35
1 Rechn.-Revisor des Depositalwesens	1000	2	304–550	1	400	3	158–425	—	—	—*	—	3	192 bis 360	1 Magazin-Revisor 1 Buchbind. u. Aktenhefter	825 122—450	36
2 Zahlmeister rc.	350–750	1	450	1	500	—	—	—	—	—	—	1	340	. . . .	—	37
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	38
. . . .	—	K. 420	—	K. 413	—	K. 414	—	—	—	1	300	—	—	. . . .	—	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	421		422		423		424		425	
	(Forts.) B. Kontrol-Büreau rc.		(Forts.) III. Bei der C. Haupt- (oder Central-)							
	Sonstige Beamte.		Haupt-Rendanten (Vorsteher der Kasse).		Buchhalter.		Kassen-Assistenten und Kassenschreiber.		Kassendiener.	
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
II. Privatbahnen. (Forts.)										
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	. . . . . .	—	1	1600	1	800	1	370	1	420
b. Halle-Kasseler	13 Diätare . . .	180–300	—	—	1	650	1	550	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	10 Diätare . . . 1 Büreaubote . .	144–240 240	1	1500	2	500–1000	2	350	3	240–320
42 Mecklenburgische	1 Bote . . .	192	1	1092	1	600	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	. . . . . .	—	—	—	1	600	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn .	. . . . . .	—	1	1200	1	700	1	195	1	200
45 Ostpreußische Südbahn . .	. . . . . .	—	1	800	1	400–500	1	300–350	1	200–240
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn . b. Pfälzische Maximiliansb. . c. Neustadt-Dürkheimer . . d. Pfälzische Nordbahnen .	. . . . . .	—	1	3142	4	628–1030	8	342–514	2	228–400
47 Rechte Oder-Ufer-E. . . .	1 Büreaudiener . .	144	1	1300	2	500–650	3	240–300	1	150
48 Rheinische	10 Beamte des Reklamat. Bür.	240–1500	1	1400	10	270–800	6	360–550	3	240–260
49 Schleswigsche	. . . . . .	—	i. K. 421	—	2	960–1920	1	480	—	—
50 Taunus-E.	. . . . . .	—	1	1142	i. K. 422	—	1	657	i. K. 366	—
51 a. Thüringische	1 Revisor der Expeditionskasse . . . . —* . . .	600 —	1*	1520	1	1200	7	300–700	1	330
b. Werra-E.	2 Wagenkontroleure .	300–325	—*	—	1	1000	1	240	—*	—
52 Tilsit-Insterburger . . .	. . . . . .	—	1	700	i. K. 419	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.										
53 Ungarische Staats-E. . .	2 Büreaudiener .	180–200	1	1120	1	1440	2	480–640	1	220
54 Aussig-Teplitzer	. . . . . .	—	1	800	1	667	1	21 Sgr. pro Tag	—	—
55 Böhmische Nordbahn . .	. . . . . .	—	—	—	1	800	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn . .	. . . . . .	—	2	630–1230	2	800–1600	—	—	1	280
57 Brünn-Rossitzer	. . . . . .	—	1	1066	1	840	—	—	—	—
58 Buschtěhrader {a. Lokomotivbahn {b. Pferdebahn .	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	. . . . . .	—	—*	200	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B. .	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	. . . . . .	—	1	900	—	—	1	290	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 Skontist . . . 17 Büreaudiener . .	520 350–380	1	2467	3	1537–2800	5	700–1767	3	350–380
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin {a. Lokomotivbahn .	2 Stellvertreter des Kontrol-Vorstehers 1 Hauptkassen-Kontroleur . . 5 Extra-Diener . . .	1250 780 220–360	1	1600	3	840–2200	6	480–760	5	320–400
Elisabeth {b. Pferdebahn . .	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger . . .	. . . . . .	—	—	—	1	2400	1	800	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	2 Kanzleidiener . .	300	1	1000	1	1250	3	305–500	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	2 Kanzleidiener . .	200–400	1	1200	1	1200	8	600–1200	1	160–200
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	. . . . . .	—	1	666	—	—	1	292	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche . b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer . .	. . . . . .	—	i. K. 423	—	53*	300–3000	i. K. 423	—	i. K. 423	—
70 I. Siebenbürger	2 Diurnisten . . . 1 Diener . . .	295–365 270	—	—	1	1200	3	365–535	1	370
71 Südbahn und Tiroler . .	21 Aushilfs-Beamte . 21 Diener . . .	304–486 240–544	1	2240	1	2010	5	600–1280	3	400–440
72 Süd-Norddeutsche . . .	. . . . . .	—	1	700	1	1000	1	340	1	280
73 Theiß-Bahn	. . . . . .	—	1	1250	1	1667	—	—	1	245
74 Turnau-Kralup-Prager . .	. . . . . .	—	1	1133	1	1000	—	—	1	300
C. Fremdländische Bahnen.										
75 Niederländische Staats-E. .	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
76 Grand Central Belge . .	. . . . . .	—	1	1333	7	240–560	i. K. 423	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter . . .	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E. .	1 Statistiker . . . 9 Assistenten . .	485 114–285	—	—	1	1200	4	180–680	—	—
79 a. Warschau-Wiener . . . b. Warschau-Bromberger .	4 Büreaudiener . .	180	1	2000	7	550–800	1	550	2	180–200

426		427		428		429		430		431		432		433		
allgemeinen Verwaltung.																		
Kasse.		D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- u. Betriebsmaterialien).						E. Außerdem sind noch angestellt:								
Sonstige Beamte.		Verwalter des Billetmagazins.		Verwalter des Uniform- und Kleider-Magazins.		Verwalter der Drucksachen u. Schreibmaterialien.		Syndiker.		Drucker.		Billetstempler.		Sonstige Beamte.		
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Geh. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Geh. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
1 Hauptkassen-Kontrol.	925	R. 419	—	1	400	i. R. 419	—	—	—	2	360	—	—	. . . .	—	40a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
2 Kontrol. u. Kassirer	650–700	R. 413	—	R. 370	—	i. R. 370	—	—	—	5	200–300	R. 431	—	. . . .	—	41
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	1000	2	264–300	—	—	. . . .	—	42
. . . .	—	R. 370	—	R. 370	—	i. R. 370	—	1	120	—	—	—	—	. . . .	—	43
1 Kassirer .	384	R. 420	—	—	—	i. R. 420	—	—	—	R. 414	—	—	—	. . . .	—	44
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	45
1 Kassirer .	1370	R. 428	—	2	457–915	i. R. 428	—	—	—	1	428	—	—	. . . .	—	46
1 Haupt-Kassirer	500	1	390	—	—	—	—	1	300	—	—	—	—	. . . .	—	47
4 Zahlmeister .	550–600	6	240—1200	1	450	3	180–550	—	—	8	144–200	3	240 bis 360	12 Buchbinder . / 1 Portier .	96—300 / 216	48
. . . .	—	R. 428	—	1	720	i. R. 428	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	49
. . . .	—	R. 424	—	R. 347	—	i. R. 413	—	—	—	1	400	—	—	. . . .	—	50
1 Vorst. des Zinskontrolbür.	700	—	—	R. 370	—	1	400	—	—	3	120–325	—	—	1 Kontrol. d. Billetdruckerei / 3 Billetdrucker u. Gehilfen	375 / 240—300	51a
. . . .	—	—	—	R. 389	—	i. R. 414	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
. . . .	—	—	—	R. 413	—	i. R. 413	—	1	100	—	—	—	—	. . . .	—	52
3 Buchhaltungsbeamte	400–560	R. 370 u. 372	—	R. 370 u. 372	—	i. R. 370 u. 372	—	—	—	3	180–240	3	180 bis 240	. . . .	—	53
1 Buchhaltgs.-Assistent	400	R. 370	—	R. 370	—	i. R. 370	—	—	—	1	24 Sgr. pro Tag	—	—	2 Bahnärzte .	113	54
2 Kassirer .	400–666	1	720	R. 427	—	i. R. 427	—	—	—	—	—	—	—	2 Beamte .	240–400	55
. . . .	—	—	—	—	—	1	400	—	—	1	340	—	—	1 Druckergehilfe	72	56
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	57
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	58
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	59
. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	60
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	61
1 Elontist .	487	1	1233	1	1233	i. R. 428	—	—	—	1	292	—	—	1 Packer .	267	62
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	63
8 Buchhalter ꝛc.	350–700	1	600	R. 360	—	1	680	—	—	1	320	1	320	1 Revis. d. Fahrkartenpresse / 2 Kanzleidiener	550 / 300	64a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	-b
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	65
. . . .	—	1	500	1	900	1	750	—	—	3	240–400	—	—	2 Aerzte .	417–600	66
2 Beamte .	200–400	1	1000	1	600	1	600	—	—	1	400	1	400	. . . .	—	67
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	280	. . . .	—	68
. . . .	—	36*	400—2000	R. 427	—	i. R. 427	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	69
1 Beamte .	800	1	800	1	400	1	400	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	70
. . . .	—	R. 418 bis 421	—	R. 418 bis 421	—	i. R. 418 bis 421	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	71
1 Liquidator, 1 Kassenkontrol.	400–500	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	—	—	. . . .	—	72
. . . .	—	1	560	—	—	i. R. 427	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	73
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	390	—	—	. . . .	—	74
. . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	. . . .	—	75
. . . .	—	—*	—	—*	—	i. R. 370	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	76
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	77
1 Zahlmeister .	1028	R. 416	—	R. 370	—	i. R. 370	—	—	—	1	375	—	—	2 Druckergehilfen	104–250	78
1 Hauptkassirer . / 1 Zahlmeister .	1200 / 600	R. 419	—	—	—	—	—	1	2500	1	500	—	—	1 Vorstand d. techn. Büreaus / 7 Zeichner ꝛc. . / 1 Büreaudiener .	1500 / 350—800 / 180	79

	A. Deutsche Eisenbahnen.	434		435		436	437	438	439
		IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien, Gas-Anstalten ꝛc.							
		A. Angestellte.				B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn			
		Vorsteher (Coaksverwalter, Coaksmeister, Aufseher, Inspektoren ꝛc.).		Sonstige Beamte.		Anzahl der von Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Täglicher Lohn.	Durchschnittliche Dauer eines Tagewerks
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.		Thlr.	Sgr.	Stunden
	I. Staatsbahnen.								
1	Badische	—*	—	. . . .	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—*	—	. . . .	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	. . . .	—	nicht notirt	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
15	Württembergische	1*	124	. . . .	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.								
16	a. Bergisch-Märkische	—	—	35* Personen beim Trajektbetriebe	126—625	—	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische	1	525	1 Rechnungsführer 2 Betriebs-Sekretäre	788 360—450	1560	766	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.								
22	Altona-Kieler	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
23	Bayerische Ostbahnen	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
24	Berlin-Anhaltische	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
26	a. Berlin-Hamburger	1	800	2 Büreau-Assistenten	465—525	16 200	9787	16—18,5	10
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
28	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.; b. Starg.-Cösl.-Clb.; c. Cösl.-Stolp-Dnz.; d. Vorpommersche	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
29	Braunschweigische	1	300	. . . .	—	18 630	14 846	11—25	11
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	360	3 Arbeiter	174	—	—	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
34	Homburger	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
35	Kirchheimer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	625	66* Beamte beim Betriebe der festen Rhein- u. Schiffbrücke zw. Köln u. Deutz	200—895	—	—	—	—
37	Leipzig-Dresdener	2	300—350	2 Kohlenausgeber und Wieger	264—310	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	in Kol. 352	—	. . . .	—	—	—	—	—

A. Deutsche Eisenbahnen.	434		435		436	437	438	439
	IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien, Gas-Anstalten rc.							
	A. Angestellte.				B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.			
	Vorsteher (Coaksverwalter, Coaksmeister, Aufseher, Inspektoren rc.).		Sonstige Beamte.		Anzahl der von Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Täglicher Lohn.	Durchschnittliche Dauer eines Tagewerks.
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.		Thlr.	Sgr.	Stunden.
II. Privatbahnen. (Forts.)								
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1*	840	3 Büreauarbeiter	250—450	—	—	—	—
b. Halle-Kasseler	—	—		—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—		—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—		—	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	1	200		—	2917	1535	10—22,5	10
43 Neisse-Brieger	—	—		—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—		—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	—		—	—	—	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn								
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—		—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer								
d. Pfälzische Nordbahnen								
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—		—	—	—	—	—
48 Rheinische	2	480 u. 800		—	3150	2390	18—25	11
49 Schleswigsche	—	—		—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	—	—		—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—	—		—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—		—	—	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger	—	—		—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.								
53 Ungarische Staats-E.	—	—		—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—		—	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	—		—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	—		—	—	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	—		—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	—	—		—	—	—	—	—
b. Pferdebahn								
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—		—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—*	—		—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	1 Ober-Schichtmeister	560	—	—	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	1	3800	20 Ingenieure, Ober-Ingenieure rc.	413—1450	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—		—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	—	—	2 Gas-Aufseher	384—500	nicht notirt	—	14—20	11
b. Pferdebahn	—	—		—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—		—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	1 Kohlen-Uebernehmer	365	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—		—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—		—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche								
b. Oesterreichische südöstliche	—	—		—	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer								
70 I. Siebenbürger	—	—		—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	—	—		—	14 405	10 560	16—25	10
72 Süd-Norddeutsche	—	—		—	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	—		—	—	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—		—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.								
75 Niederländische Staats-E.	—	—		—	—	—	—	—
76 Grand Central Belge	—	—	4 Beamte	—*	—	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter	—	—		—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E.	1	355	9 Kohlenträger	188—230	—	—	—	—
79 a. Warschau-Wiener	—	—		—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—		—	—	—	—	—

Abschnitt G.

Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	440	441	442	443	444	445	446	447	
		Bestand am Schlusse des Jahres 1868.	Einnahme pro 1869.							
			Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen									
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	521 768	22 844	43 301	57 147	1649	9860	134 801	39 743	30 959
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	12 134	468	—	286	—	598	1352	—	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	8018	473	8817	2340	682	52	12 364	28	29
7	Hannoversche	227 570*	9633	41 751	17 420	—	28 474	97 278	1747	6215
8	Main-Weser-B.	—	543	14 950	3240	1203	38	19 974	—	15
9	Nassauische	55 571	2546	11 834	3000	614	478	18 472	247	450
10	Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	533 932	24 787	45 601	8791	—	2068	81 247	15 685	15 269
11	Preuß. Ostbahn	507 668	25 752	35 411	14 559	in Kol. 445	128 877	204 590	4002	5131
12	Saarbrücker	109 087	4880	11 619	2269	842	178	19 788	2141	1310
13	Westfälische	250 623	10 315	17 472	6240	in Kol. 445	43 824	77 851	2573	2498
14	Sächsische Staats-E.	421 687	17 005	29 559	15 869	519	3775	66 727	5841	8291
15	Württembergische	295 446	14 284	26 298	11 429	3001	5014	60 026	5516	3184
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	652 228*	28 528	70 628	10 066	15 733	4655	129 610	7231	11 105
		106 520	4495	4675*	in Kol. 442	2062	—	11 232	1218	—
	b. Hessische Nordbahn	150 065	6695	5271	2607	1383	386	16 342	2603	3445
17	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener	535 815	24 586	40 493	11 040	6817	956	83 892	18 410	19 114
18	Rhein-Nahe-E.	80 155*	3716	6014	2419	752	1262	14 163	732	893
		14 968	688	1098	807	27	—	2620	—	—
19	Wilhelms-Bahn	132 111	9079	8079	3000	10 630	271	31 059	2107	1340
20	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.									
22	Altona-Kieler	101 333	3892	5007	—	—	3829	12 728	2474	5037
23	Bayerische Ostbahnen	380 226	18 767	20 962	28 571	—	11 337	79 637	989	4668
24	Berlin-Anhaltische	335 711	14 822	22 179	6000	3454	1153	47 608	13 425	4599
25	Berlin-Görlitzer	4210	106	5679	2760	793	226	9564	67	—
26	a. Berlin-Hamburger	425 408	19 481	14 466	7500	3530	2700	47 677	5836	8586
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	63 932	2757	8617	3900	80	6	15 360	13 218	4074
28	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c. b. Starg.-Cösl.-Clb. c. Cösl.-Stolp-Dnz. d. Vorpommersche	399 972	18 657	27 481	16 161	8438	538	71 275	6532	7249
	e. Stettin-Stargard	22 363	954	907	600	304	105	2870	1208	178
29	Braunschweigische	131 048	4689	30 264	—	3058	—	38 011	324	1675
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	118 949	5419	8976	4500	983	1658	21 536	3760	1782
31	Frankfurt-Hanauer	31 473	1463	1670	857	—	269	4259	344	788
32	Glückstadt-Elmshorner	7 449	367	664	—	—	164	1195	61	275
33	Hessische Ludwigs-E.	140 400	6339	10 675	6286	1251	709	25 260	1616	1666
34	Homburger	5775	290	424	286	—	235	1235	47	68
35	Kirchheimer	217*	—	—	—	—	7	7	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	538 430	26 077	28 940	10 082	3622	9067	77 788	8308	1057
37	Leipzig-Dresdener	186 497	9690	9242	10 000	—	721	29 653	3155	8769
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5845	328	—	571	20	22	941	—*	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	37 500	1615	2224	—	—	760	4599	410	in Kol. 447a

448	449	450	451	452	453	454	455	456	457		458	459	
Ausgabe pro 1869.									Im Jahre 1869 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1869.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
i. K. 447b	10 143	1337	—	11 774	492	94 448	562 121	10 360	293	676	i. K. 457b	1300	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	830	—	—	—	—	830	12 656	—	—	—	—	46	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	525	—	—	1	583	19 799	441	1	3	—	—	6
325	1043	1319	—	1006	5233	16 888	307 960	3495	32	212	35	76	7
—	—	148	—	—	179	342	19 925*	877	—	1	—	—	8
i. K. 447b	—	326	—	—	51	1074	72 969	667	4	7	16	—	9
7086	756	4448	—	—	269	43 613	571 566	3175	173	315	398	—	0
4802	853	4770	i. K. 453	i. K. 453	134 721	154 279	557 979	2897	52	129	281	39	11
1628	83	4546	—	—	111	9819	119 056	814	19	22	58	6	12
2120	255	2175	i. K. 453	—	41 047	50 658	277 816	1426	51	106	142	19	13
2387	—	2493	19	—	102	19 133	469 281	4386	84	309	325	—	14
934	1740	308	—	—	144	11 826	343 646	2528	52	106	169	55	15
8875	341	5672	—	—	12	33 236	748 602	4111	74	187	462	5	16a
—	—	730	—	—	—	1948	115 805	315	7	—	—	—	
i. K. 447b	—	319	—	—	17	6384	160 023	416	27	69	21	—	- b
5537	167	3584	5	600	260	47 677	572 030	2558	148	280	397	12	17
706	—	2615	—	—	54	5000	89 318	404	10	18	39	—	18
—	—	—	—	—	—	—	17 588	114	—	—	—	—	
1105	—	353	—	—	563	5468	157 702	457	29	42	87	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
63	—	—	—	542	277	8393	109 520*	892	28	106	7	—	22
—	59	—	—	—	—	6716	453 147	ca. 2000	13	81	—	1	23
68	84	242	414	1291	710	20 833	362 486	1280	105	92	4	2	24
—	64	72	—	616	9	828	12 946	595	1	—	—	—	25
431	—	129	—	—	178	15 160	457 925	1499	63	176	19	—	26a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	215	45	17 552	61 740	1006	130	86	14	—	27
—	—	253	—	—	100	14 134	457 113	1675	43	89	—	—	28ab c u. d
99	—	1	—	—	—	1486	23 747	57	11	3	11	—	- e
675	11 631*	—	—	6813	—	21 121	147 938	8216	10	103	56	2232	29
1236	—	561	—	—	954	8293	132 192	1020	40	72	ca. 76	—	30
46	—	—	—	—	—	1178	34 554	160	2	20	2	—	31
—	—	—	—	62	—	398	8246	62	1	7	—	—	32
i. K. 449	309	—	—	—	17	3608	162 052	911	11	26	32	—	33
—	—	—	—	—	—	115	6895	55	1	3	—	—	34
—	—	—	—	—	—	—	224	—	—	—	—	—	35
104	12 984	—	—	—	6442	28 875	587 343	3947	140	39	6	1726	36
660	—	57	—	—	—	12 641	203 509	ca. 700	29	153	40	—	37
—	—	—	—	—	—	—	6786	—	—	—	—	—	38
—	—	—	88	—	10	508	41 591	298	1	10	—	—	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	421		422		423		424		425	
	(Forts.) III. Bei der									
	(Forts.) B. Kontrol-Büreau ꝛc.		C. Haupt- (oder Central-)							
	Sonstige Beamte.		Haupt-Rendanten (Vorsteher der Kasse).		Buchhalter.		Kassen-Assistenten und Kassenschreiber.		Kassendiener.	
	Anzahl.	Gehalt. Thlr	Anz.	Gehalt. Thlr	Anz.	Gehalt. Thlr	Anz.	Gehalt. Thlr	Anz.	Gehalt. Thlr
I. Staatsbahnen.										
Badische	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayerische	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Friedrich-Franz-E.	. . . . . .	—	1	700	1	550	—	—	—	—
Main-Neckar-E.	. . . . . .	—	3	971	—	—	—	—	—	—
Oldenburgische	. . . . . .	—	1	800	1	300	1	200	—	—
Bebra-Hanauer	2 Zeichner	180—240	1*	1200	1*	650	2*	300—400	1*	300
Hannoversche	. . . . . .	—	1	1400	8	600—900	4	300—600	2	275—350
Main-Weser-B.	. . . . . .	—	1	1250	5	600—900	2	300—600	1	250—300
Nassauische	. . . . . .	—	1	1030	1	640	2	360	—	—
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	. . . . . .	—	1	1800	8	600—900	7	300—800	3	250—300
Preuß. Ostbahn	. . . . . .	—	1	1300	7	600—900	3	240—500	2	250—300
Saarbrücker	. . . . . .	—	1*	1300	4*	750—900	4*	400—450	1*	300
Westfälische	. . . . . .	—	1	1200	5	500—900	3	240—450	1	250
Sächsische Staats-E.	23 Expedienten	400—500	1	1400	1*	1200	15	400—800	4	343
Württembergische	. . . . . .	—	1	1086	1	743	5	343—400	1	300
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltung.										
a. Bergisch-Märkische	. . . . . .	—	1	1200	9	600—900	14	270—600	1	285
b. Hessische Nordbahn	2 Zeichner	360—600	—*	—	—*	—	—*	—	—*	—
a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener	11 Zeichner	300—900	1	1100	13	600—900	9	240—360	3	275—300
Rhein-Nahe-E.	. . . . . .	—	—*	—	—*	—	—	—	—*	—
Wilhelms-Bahn	. . . . . .	—	1	1100	2	450—680	1	400	1	250
a. Gößnitz-Geraer	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Löbau-Zittauer	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.										
Altona-Kieler	. . . . . .	—	1	1350	1	1368	—	—	1	408
Bayerische Ostbahnen	1 Büreaudiener	242—314	1	1257	1	685—857	3	457—628	2	314—428
Berlin-Anhaltische	1 Büreaudiener	340	1	1484	5	575—800	4	390—475	3	345—508
Berlin-Görlitzer	1 Büreaudiener	200	1	1000	2	370—400	2	240—243	1	240
a. Berlin-Hamburger	3 Büreaudiener	250—325	1	1650	1	660	3	375—750	2	370
b. Hamburg-Bergedorfer	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	3 Büreaudiener	240	1	1700	1	500	4	270—500	1	350
Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. b. Starg.-Cösl.-Clb. c. Cösl.-Stolp-Dnz d. Vorpommersche	3 Büreaudiener	260—290	1	1800	15	400—1000	—	—	3	290—468
Braunschweigische	. . . . . .	—	1	1400	1	700	3	400—600	2	242—342
Breslau-Schweidnitz-Freib.	2 Büreaudiener	192	1	1000	3	450—700	1	240	1	300
Frankfurt-Hanauer	. . . . . .	—	1	829	f. R. 413	—	—	—	1	247
Glückstadt-Elmshorner	. . . . . .	—	f. R. 419	—	f. R. 419	—	—	—	—	—
Hessische Ludwigs-E.	3 Rechn.-Revis. u. Kalkulatoren 3 Gehilf. d. Haupt-Rechn.-Rev.	400—950 260—300	1	1160	1	860	7	260—460	1	250
Homburger	. . . . . .	—	1	800	1	536	—	—	—	—
Kirchheimer	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Köln-Mindener (u. Gießener)	3 Stations-Kassen-Revisoren 24 Vorsteher und Gehilfen in der Wagen-Kontrole	575—825 250—800	1	1680	5	500—1000	13	300—500	f. R. 416	—
Leipzig-Dresdener	. . . . . .	—	1	1400	2	800—1150	3	400—725	1	490
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	. . . . . .	—	1	1000	1	700	1	350	1	300

allgemeinen Verwaltung.

426		427		428		429		430		431		432		433		
Kasse.		D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- u. Betriebsmaterialien).						E. Außerdem sind noch angestellt:								
Sonstige Beamte.		Verwalter des Billet-magazins.		Verwalter des Uniform- und Kleider-Magazins.		Verwalter der Drucksachen u. Schreib-materialien.		Syndiker.		Drucker.		Billet-stempler.		Sonstige Beamte.		
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Geh. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Geh. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	1
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	2
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	—	—	. . . .	—	3
. . . .	—	K. 414	—	—	—	K. 414	—	—	—	1	400	—	—	. . . .	—	4
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 Billetdrucker	250	5
1* Kassirer .	600	—	—	—	—	1	350	—	—	—	—	—	—	1 Plankammer-Verw.	650	6
. . . .	—	1	650	1	750	1	900	—	—	2	300	K. 431	—	1 Plankammer-Verw.	850	7
. . . .	—	1	600	—	—	2	600–900	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	8
. . . .	—	K. 429	—	K. 370	—	1	450	—	—	1	325	K. 431	—	1 Plankammer-Verw.	806	9
. . . .	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	3	—	—	—	1* Plankamm.-Verw.	900	10
1 Kassirer .	600–900	K. 370 u. 413	—	K. 370 u. 413	—	K. 370 u. 413	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	11
. . . .	—	—	—	K. 370	—	1*	800	—	—	2*	240 360	2*	240 bis 350	1* Plankam.-Verw. 1* Vorst. d. techn. Bür.	700 800	12
1 Kassirer .	650	K. 412	—	K. 370 u. 371	—	K. 370 u. 371	—	—	—	1	270	—	—	2 Billetdrucker	250–350	13
5 Zahlmeister . 1 Hauptkass.-Kontrol.	900 900	1	700	K. 429	—	2*	700	—	—	1	300	1	300	1 Billetschneider 1 Billetrevisor *	300 350	14
. . . .	—	—*	—	1*	314	—	—	2	563 bis 1086	—	—	—*	—	a) 1 Montirungs-Buchhalt. b) 3* Gehil. d. Mont.-Verw. c) 2* Montir.-Zuschneider	314 125–196 313–400	15
1 Kassirer .	850	—	—	K. 370 bis 372	—	K. 370 bis 372	—	—	—	11	210 325	—	—	2* Plankamm.-Verw.	900	16a
. —* .	—	K. 413 u. 420	—	K. 370 bis 372	—	K. 370 bis 372	—	—	—	4	240–450	—	—	1 Plankamm.-Verw. 1 Ober Ingenieur	750 1100	- b
1 Kassirer .	700	—	—	—	—	—	—	—	—	4	180–350	—	—	1 Plankammer-Verw.	900	17
. . . .	—	—	—	K. 370	—	—*	—	—	—	—*	—	—*	—	. —* .	—	18
. . . .	—	K. 418	—	K. 370	—	K. 392, u. 418	—	1	600	—	—	1	23	1 Plankamm.-Verw. 2 Zeichner . . .	800 360–420	19
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	20a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	21a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
2 Kassirer u. Zahlmstr.	804–900	K. 419	—	K. 371	—	K. 371	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	22
2 Betriebskass.-Gehilf.	300–386	K. 406	—	K. 406	—	K. 406	—	—	—	—	—	1	300 bis 386	2 Mat.-Verw. Geh. 1 Lithograph . .	357–500 457–628	23
1 Kassirer .	760	2	400–640	—	—	—	—	1	1500	4	250–450	—	—	1 Kastellan . .	407	24
1 Kassirer .	800	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	—	—	1 Plankam.-Verw.	725	25
2 Kassirer .	1100	—	—	—	—	—	—	2	1000	2	315–335	—	—	1 Geometer . .	900	26a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
1 Kassirer .	1000	—	—	K. 370	—	—	—	—	—	2	350	—	—	. . . .	—	27
. . . .	—	3	400–700	K. 427	—	K. 427	—	—	—	—	—	2	319	1 Vorst. d. stat. Bür. 6 Assistenten . . 1 Büreaudiener .	900 400–550 289	28
2 Finanz-Kassirer	800–850	K. 428	—	2	900–1000	K. 428	—	—	—	1	300	2	317	4 Assist. d. Mat.-Verw.	400–550	29
1 Kassirer . 1 Rev. d. Verw.-Rths.	550 600	—	—	—	—	1	330	K. 412	—	1	330	—	—	1 Plankamm.-Verw. 1 Zeichner . .	800 480	30
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	172	—	—	—	—	. . . .	—	31
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	32
6 Effektenverwlt.-Geh.	230–700	—	—	1	460	1	600	—	—	2	300–412	—	—	14 Buchbind., Steindrucker u. Gehilfen	200–340	33
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	34
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	35
1 Rechn.-Revisor des Depositalwesens	1000	2	304–550	1	400	3	158–425	—	—	—*	—	3	192 bis 360	1 Magazin-Revisor 7 Buchbind. u. Aktenhefter	825 122–480	36
2 Zahlmeister x.	350–750	1	450	1	500	—	—	—	—	—	—	1	340	. . . .	—	37
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	38
. . . .	—	K. 420	—	K. 412	—	K. 414	—	—	—	1	300	—	—	. . . .	—	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	421		422		423		424		425	
	(Forts.) III. Bei der									
	(Forts.) B. Kontrol-Büreau 2c.		C. Haupt- (oder Central-)							
	Sonstige Beamte.		Haupt-Rendanten (Vorsteher der Kasse).		Buchhalter.		Kassen-Assistenten und Kassenschreiber.		Kassendiener.	
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
II. Privatbahnen. (Forts.)										
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	. . . . . .	—	1	1600	1	800	1	370	1	420
b. Halle-Kasseler	13 Diätare . .	180—300	—	—	1	650	1	550	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	10 Diätare . . 1 Büreaubote . .	144—240 240	1	1500	2	500—1000	2	350	3	240—320
42 Mecklenburgische	1 Bote . . .	192	1	1092	1	600	—	—	—	—
43 Neisse-Brieger	. . . . . .	—	—	—	1	600	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn .	. . . . . .	—	1	1200	1	700	1	195	1	209
45 Ostpreußische Südbahn . .	. . . . . .	—	1	800	1	400—500	1	300—350	1	200—240
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn . b. Pfälzische Maximiliansb. . c. Neustadt-Dürkheimer . . d. Pfälzische Nordbahnen .	. . . . . .	—	1	3142	4	628—1030	8	342—514	2	228—400
47 Rechte Oder-Ufer-E. . . .	1 Büreaudiener . .	144	1	1300	2	500—650	3	240—300	1	150
48 Rheinische	10 Beamte des Reklamat. Bür.	240—1500	1	1400	10	270—800	6	360—550	3	240—260
49 Schleswigsche	. . . . . .	—	s. K. 423	—	2	950—1920	1	480	—	—
50 Taunus-E.	. . . . . .	—	1	1142	s. K. 422	—	1	657	s. K. 366	—
51 a. Thüringische	1 Revisor der Expeditionskasse . . . —* . . .	600 —	1*	1520	1	1200	7	300—700	1	330
b. Werra-E.	2 Wagenkontroleure .	300—325	—*	—	1	1000	1	240	—*	—
52 Tilsit-Insterburger . . .	. . . . . .	—	1	700	s. K. 419	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.										
53 Ungarische Staats-E. . .	2 Büreaudiener .	180—200	1	1120	1	1440	2	480—640	1	220
54 Aussig-Teplitzer	. . . . . .	—	1	800	1	667	1	21 Sgr. pro Tag	—	—
55 Böhmische Nordbahn . .	. . . . . .	—	—	—	1	800	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn . .	. . . . . .	—	2	630—1230	2	800—1600	—	—	1	280
57 Brünn-Rossitzer	. . . . . .	—	1	1066	1	840	—	—	—	—
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn b. Pferdebahn .	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	. . . . . .	—	—*	200	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B. .	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	. . . . . .	—	1	900	—	—	1	290	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 Skontist . . . 17 Büreaudiener . .	520 350—380	1	2467	3	1537—2800	5	700—1767	3	350—380
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn .	2 Stellvertreter des Kontrol-Vorstehers 1 Hauptkassen-Kontroleur . . 5 Bureau-Diener . . .	1250 780 220—360	1	1600	3	840—2200	6	480—760	5	320—400
b. Pferdebahn . .	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger . . .	. . . . . .	—	—	—	1	2400	1	800	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	2 Kanzleidiener . .	300	1	1000	1	1250	3	305—500	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	2 Kanzleidiener . .	200—400	1	1200	1	1200	8	600—1200	1	160—200
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	. . . . . .	—	1	666	—	—	1	292	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche . b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer . .	. . . . . .	—	s. K. 423	—	53*	300—3000	s. K. 423	—	s. K. 423	—
70 I. Siebenbürger	2 Diurnisten . . 1 Diener . . .	295—365 270	—	—	1	1200	3	365—535	1	370
71 Südbahn und Tiroler . .	21 Aushilfs-Beamte . 21 Diener . . .	304—486 240—544	1	2240	1	2040	5	600—1280	3	400—440
72 Süd-Norddeutsche . . .	. . . . . .	—	1	700	1	1000	1	340	1	280
73 Theiß-Bahn	. . . . . .	—	1	1250	1	1667	—	—	1	245
74 Turnau-Kralup-Prager . .	. . . . . .	—	1	1133	1	1000	—	—	1	300
C. Fremdländische Bahnen.										
75 Niederländische Staats-E. .	. . . . . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
76 Grand Central Belge . .	. . . . . .	—	1	1333	7	240—560	s. K. 423	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter . . .	. . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E. .	1 Statistiker . . 9 Assistenten . .	485 114—285	—	—	1	1200	4	180—680	—	—
79 a. Warschau-Wiener . . . b. Warschau-Bromberger .	4 Büreaudiener . .	180	1	2000	7	550—800	1	550	2	180—200

allgemeinen Verwaltung.

426		427		428		429		430		431		432		433		
Kasse.		D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- u. Betriebsmaterialien).						E. Außerdem sind noch angestellt:								
Sonstige Beamte.		Verwalter des Billetmagazins.		Verwalter des Uniform- und Kleider-Magazins.		Verwalter der Drucksachen u. Schreibmaterialien.		Syndiker.		Drucker.		Billetstempler.		Sonstige Beamte.		
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr	Anz.	Gehalt. Thlr	Anz.	Gehalt. Thlr	Anz.	Geh. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Geh. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
1 Hauptkassen-Kontrol.	925	K. 419	—	1	400	s. K. 419	—	—	—	2	360	—	—	. . .	—	40a
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	- b
2 Kontrol. u. Kassirer	650–700	K. 419	—	K. 370	—	s. K. 370	—	—	—	5	200–300	K. 431	—	. . .	—	41
. . .	—	—	—	—	—	—	—	1	1000	2	264–300	—	—	. . .	—	42
. . .	—	K. 370	—	K. 370	—	s. K. 370	—	1	120	—	—	—	—	. . .	—	43
1 Kassirer .	384	K. 420	—	—	—	s. K. 420	—	—	—	K. 419	—	—	—	. . .	—	44
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	45
1 Kassirer .	1370	K. 429	—	2	457–915	s. K. 428	—	—	—	1	428	—	—	. . .	—	46
1 Haupt-Kassirer	500	1	390	—	—	—	—	1	300	—	—	—	—	. . .	—	47
4 Zahlmeister .	550–600	6	240—1200	1	450	3	180–550	—	—	8	144–200	3	240 bis 360	12 Buchbinder . 1 Portier .	96—300 216	48
. . .	—	K. 428	—	1	720	s. K. 426	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	49
. . .	—	K. 424	—	K. 347	—	s. K. 413	—	—	—	1	400	—	—	. . .	—	50
1 Vorst. des Zinskontrolbür.	700	—	—	K. 370	—	1	400	—	—	3	120–325	—	—	1 Kontrol. d. Billetdruckerei 3 Billetdrucker u. Gehilfen	375 240—300	51a
. . .	—	—	—	K. 359	—	s. K. 414	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	- b
. . .	—	—	—	K. 413	—	s. K. 413	—	1	100	—	—	—	—	. . .	—	52
3 Buchhaltungsbeamte	400–560	K. 370 u. 372	—	K. 370 u. 372	—	s. K. 370 u. 372	—	—	—	3	180–240	3	180 bis 240	. . .	—	53
1 Buchhaltgs.-Assistent	400	K. 370	—	K. 370	—	s. K. 370	—	—	—	1	24 Sgr. pro Tag	—	—	2 Bahnärzte .	113	54
2 Kassirer .	400–666	1	720	K. 427	—	s. K. 427	—	—	—	—	—	—	—	2 Beamte .	240–400	55
. . .	—	—	—	—	—	1	400	—	—	1	340	—	—	1 Druckergehilfe	72	56
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	57
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	58
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	59
. . .	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	60
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	61
1 Skontist .	487	1	1233	1	1233	s. K. 428	—	—	—	1	292	—	—	1 Packer .	267	62
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	63
8 Buchhalter rc.	350–700	1	600	K. 360	—	1	680	—	—	1	320	1	320	1 Revis. d. Fahrkartenpresse 2 Kanzleidiener	550 300	64a
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	-b
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	65
. . .	—	1	500	1	900	1	750	—	—	3	240–400	—	—	2 Aerzte .	417–600	66
2 Beamte .	200–400	1	1000	1	600	1	600	—	—	1	400	1	400	. . .	—	67
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	280	. . .	—	68
. . .	—	36*	400—2000	K. 427	—	s. K. 427	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	69
1 Beamte .	800	1	800	1	400	1	400	—	—	—	—	—	—	. . .	—	70
. . .	—	K. 418 bis 421	—	K. 418 bis 421	—	s. K. 418 bis 421	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	71
1 Liquidator, 1 Kassenkontrol.	400–500	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	—	—	. . .	—	72
. . .	—	1	560	—	—	s. K. 427	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	73
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	390	—	—	. . .	—	74
. . .	—	—*	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	. . .	—	75
. . .	—	—*	—	—*	—	s. K. 370	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	76
. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	77
1 Zahlmeister .	1028	K. 419	—	K. 370	—	s. K. 370	—	—	—	1	375	—	—	2 Druckergehilfen	104–250	78
1 Hauptkassirer . 1 Zahlmeister .	1200 600	K. 419	—	—	—	—	—	1	2500	1	500	—	—	1 Vorstand d. techn. Büreaus 7 Zeichner rc. . 1 Büreaudiener .	1500 350—800 180	79

	A. Deutsche Eisenbahnen.	434		435		436	437	438	439
		IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien, Gas-Anstalten rc.							
		A. Angestellte.				B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.			
		Vorsteher (Coaksverwalter, Coaksmeister, Aufseher, Inspektoren rc.).		Sonstige Beamte.		Anzahl der von Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Täglicher Lohn.	Durchschnittliche Dauer eines Tagewerks.
		Anz.	Gehalt.	Anzahl.	Gehalt.				
			Thlr.		Thlr.		Thlr.	Sgr.	Stunden.
	I. Staatsbahnen.								
1	Badische	—*	—		—	—	—	—	—
2	Bayerische	—*	—		—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—		—	nicht notirt	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—		—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—	—		—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—		—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	—		—	—	—	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—		—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—		—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—		—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—		—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—		—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—		—	—	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	—	—		—	—	—	—	—
15	Württembergische	1*	124		—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.								
16	a. Bergisch-Märkische	—	—	35* Personen beim Trajektbetriebe	126—625	—	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—		—	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische	1	525	1 Rechnungsführer 2 Betriebs-Sekretäre	788 360—450	1560	766	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—		—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—		—	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—		—	—	—	—	—
19	Wilhelms-Bahn	—	—		—	—	—	—	—
20	a. Gößnitz-Geraer	—	—		—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—		—	—	—	—	—
21	a. Löbau-Zittauer	—	—		—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—		—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.								
22	Altona-Kieler	—	—		—	—	—	—	—
23	Bayerische Ostbahnen	—	—		—	—	—	—	—
24	Berlin-Anhaltische	—	—		—	—	—	—	—
25	Berlin-Görlitzer	—	—		—	—	—	—	—
26	a. Berlin-Hamburger	1	800	2 Büreau-Assistenten	465—525	16 200	9787	16—18,5	10
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—		—	—	—	—	—
27	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—		—	—	—	—	—
28	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.; b. Starg.-Cösl.-Clb.; c. Cösl.-Stolp-Dnz.; d. Vorpommersche	—	—		—	—	—	—	—
29	Braunschweigische	1	300		—	18 630	14 846	11—25	11
30	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	360	3 Arbeiter	174	—	—	—	—
31	Frankfurt-Hanauer	—	—		—	—	—	—	—
32	Glückstadt-Elmshorner	—	—		—	—	—	—	—
33	Hessische Ludwigs-E.	—	—		—	—	—	—	—
34	Homburger	—	—		—	—	—	—	—
35	Kirchheimer	—	—		—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	625	66* Beamte beim Betriebe der festen Rhein- u. Schiffbrücke zw. Köln u. Deutz	200—895	—	—	—	—
37	Leipzig-Dresdener	2	300—350	2 Kohlenausgeber und Wieger	264—310	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—		—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	in Kol. 332	—		—	—	—	—	—

A. Deutsche Eisenbahnen.	434		435		436	437	438	439
	IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien, Gas-Anstalten ꝛc.							
	A. Angestellte.				B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.			
	Vorsteher (Coaksverwalter, Coaksmeister, Aufseher, Inspektoren ꝛc.).		Sonstige Beamte.		Anzahl der von Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Täglicher Lohn.	Durchschnittliche Dauer eines Tagewerks.
II. Privatbahnen. (Forts.)	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr		Thlr.	Sgr.	Stunden.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1*	840	3 Büreauarbeiter	250—450	—	—	—	—
b. Halle-Kasseler	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
42 Mecklenburgische	1	200	. . . .	—	2917	1535	10—22,5	10
43 Neisse-Brieger	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
46 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb. .								
c. Neustadt-Dürkheimer . .								
d. Pfälzische Nordbahnen .								
47 Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
48 Rheinische	2	480 u. 800	. . . .	—	3150	2390	18—25	11
49 Schleswigsche	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
50 Taunus-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
51 a. Thüringische	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
52 Tilsit-Insterburger . . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.								
53 Ungarische Staats-E. . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn . . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader a. Lokomotivbahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
b. Pferdebahn .								
59 Fünfkirchen-Barcs'er. . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B. .	—*	—	. . . .	—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	1 Ober-Schichtmeister . . .	560	—	—	—	—
62 Kaiser Ferdinands Nordbahn	1	3800	20 Ingenieure, Ober-Ingenieure ꝛc.	413—1450	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn	—	—	2 Gas-Aufseher	384—500	nicht notirt	—	14—20	11
b. Pferdebahn .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger . . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	—	—	1 Kohlen-Uebernehmer . .	365	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
b. Oesterreichische südöstliche								
c. Wien-Neu-Szönyer . .								
70 I. Siebenbürger	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler . .	—	—	. . . .	—	14 405	10 560	16—25	10
72 Süd-Norddeutsche . . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.								
75 Niederländische Staats-E. .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
76 Grand Central Belge . .	—	—	4 Beamte	—*	—	—	—	—
77 Lüttich-Mastrichter . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
78 Niederländische Rhein-E. .	1	355	9 Kohlenträger	188—230	—	—	—	—
79 a. Warschau-Wiener . . .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	—	. . . .	—	—	—	—	—

Abschnitt G.

Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

A. Deutsche Eisenbahnen.	440	441	442	443	444	445	446	447	
		Einnahme pro 1869.						Pensionen	
	Bestand am Schlusse des Jahres 1868.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
I. Staatsbahnen									
1 Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	521 768	22 844	43 301	57 147	1649	9860	134 801	39 743	30 959
3 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	12 134	468	—	286	—	598	1352	—	—
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	8018	473	8817	2340	682	52	12 364	28	29
7 Hannoversche	227 570*	9633	41 751	17 420	—	28 474	97 278	1747	6215
8 Main-Weser-B.	—	543	14 950	3240	1203	38	19 974	—	15
9 Nassauische	55 571	2546	11 834	3060	614	478	18 472	247	450
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.-Gb.	533 932	24 787	45 601	8791	—	2068	81 247	15 685	15 269
11 Preuß. Ostbahn	507 668	25 752	35 411	14 550	in Kol. 445	128 877	204 590	4002	5131
12 Saarbrücker	109 087	4880	11 619	2269	842	178	19 788	2141	1310
13 Westfälische	250 623	10 315	17 472	6240	in Kol. 445	43 824	77 851	2573	2488
14 Sächsische Staats-E.	421 687	17 005	29 559	15 860	519	3775	66 727	5841	8291
15 Württembergische	295 446	14 284	26 298	11 429	3001	5014	60 026	5516	3184
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische	652 228*	28 528	70 628	10 066	15 733	4655	129 610	7231	11 105
	106 520	4495	4675*	in Kol. 442	2062	—	11 232	1218	—
b. Hessische Nordbahn	150 065	6695	5271	2607	1383	386	16 342	2603	3445
17 a. Oberschlesische, b. Breslau-Posen-Glogauer, c. Stargard-Posener	535 815	24 586	40 493	11 040	6817	956	83 892	18 410	19 114
18 Rhein-Nahe-E.	80 155*	3716	6014	2419	752	1262	14 163	732	893
	14 968	688	1098	807	27	—	2620	—	—
19 Wilhelms-Bahn	132 111	9079	8079	3000	10 630	271	31 059	2107	1340
20 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
21 a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.									
22 Altona-Kieler	101 333	3892	5007	—	—	3829	12 728	2474	5037
23 Bayerische Ostbahnen	380 226	18 767	20 962	28 571	—	11 337	79 637	989	4668
24 Berlin-Anhaltische	335 711	14 822	22 179	6000	3454	1153	47 608	13 425	4599
25 Berlin-Görlitzer	4210	106	5679	2760	793	226	9564	67	—
26 a. Berlin-Hamburger	425 408	19 481	14 466	7500	3530	2700	47 677	5836	8586
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	63 932	2757	8617	3900	80	6	15 360	13 218	4074
28 Berlin-Stettiner: a. Stammbahn 2c., b. Starg.-Cösl.-Clb., c. Cösl.-Stolp-Dnz., d. Vorpommersche	399 972	18 657	27 481	16 161	8438	538	71 275	6532	7249
e. Stettin-Stargard	22 363	954	907	600	304	105	2870	1208	178
29 Braunschweigische	131 048	4689	30 264	—	3058	—	38 011	324	1678
30 Breslau-Schweidnitz-Freib.	118 949	5419	8976	4500	983	1658	21 536	3760	1782
31 Frankfurt-Hanauer	31 473	1463	1670	857	—	269	4259	344	788
32 Glückstadt-Elmshorner	7449	367	664	—	—	164	1195	61	275
33 Hessische Ludwigs-E.	140 400	6339	10 675	6286	1251	709	25 260	1616	1666
34 Homburger	5775	290	424	286	—	235	1235	47	68
35 Kirchheimer	217*	—	—	—	—	7	7	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	538 430	26 077	28 940	10 082	3622	9067	77 788	8308	1057
37 Leipzig-Dresdener	186 497	9690	9242	10 000	—	721	29 653	3155	8769
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5845	328	—	571	20	22	941	—*	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	37 500	1615	2224	—	—	760	4599	410	in Kol. 447a

448	449	450	451	452	453	454	455	456	457		458	459	
Ausgabe pro 1869.							Bestand der Kasse ultimo 1869.	Zahl der Betheiligten.	Im Jahre 1869 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten rc.).	Ueberhaupt.			a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
s. K. 447b	10 143	1337	—	11 774	492	94 448	562 121	10 360	293	676	s. K. 457b	1300	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	830	—	—	—	—	830	12 656	—	—	—	—	46	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	525	—	—	1	583	19 799	441	1	3	—	—	6
325	1043	1319	—	1006	5233	16 888	307 960	3495	32	212	35	76	7
—	—	148	—	—	179	342	19 925*	877	—	1	—	—	8
s. K. 447b	—	326	—	—	51	1074	72 969	667	4	7	16	—	9
7086	756	4448	—	—	269	43 613	571 566	3175	173	315	398	—	0
4302	853	4770	s. K. 453	s. K. 453	134 721	154 279	557 979	2897	52	129	281	39	11
1628	83	4546	—	—	111	9819	119 056	814	19	22	58	6	12
2120	255	2175	s. K. 453	—	41 047	50 658	277 816	1426	51	106	142	19	13
2387	—	2493	19	—	102	19 133	469 281	4386	84	309	325	—	14
934	1740	308	—	—	144	11 826	343 646	2528	52	106	169	55	15
8875	341	5672	—	—	12	33 236	748 602	4111	74	187	462	5	16a
—	—	730	—	—	—	1948	115 805	315	7	—	—	—	
s. K. 447b	—	319	—	—	17	6384	160 023	416	27	69	21	—	- b
5537	167	3584	5	600	260	47 677	572 030	2558	148	280	397	12	17
706	—	2615	—	—	54	5000	89 318	404	10	18	39	—	18
—	—	—	—	—	—	—	17 588	114	—	—	—	—	
1105	—	353	—	—	563	5468	157 702	457	29	42	87	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
63	—	—	—	542	277	8393	109 520*	892	28	106	7	—	22
—	59	—	—	—	—	6716	453 147	ca. 2000	13	81	—	1	23
68	84	242	414	1291	710	20 833	362 486	1280	105	92	4	2	24
—	64	72	—	616	9	828	12 946	595	1	—	—	—	25
431	—	129	—	—	178	15 160	457 925	1499	63	176	19	—	26a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	215	45	17 552	61 740	1006	130	86	14	—	27
—	—	253	—	—	100	14 134	457 113	1675	43	89	—	—	28ab c u. d
99	—	1	—	—	—	1486	23 747	57	11	3	11	—	- e
675	11 631*	—	—	6813	—	21 121	147 938	8216	10	103	56	2232	29
1236	—	561	—	—	954	8293	132 192	1020	40	72	ca. 76	—	30
46	—	—	—	—	—	1178	34 554	160	2	20	2	—	31
—	—	—	—	62	—	398	8246	62	1	7	—	—	32
s. K. 449	309	—	—	—	17	3608	162 032	911	11	86	32	—	33
—	—	—	—	—	—	115	6895	55	1	3	—	—	34
—	—	—	—	—	—	—	224	—	—	—	—	—	35
104	12 984	—	—	—	6442	28 875	587 343	3947	140	39	6	1726	36
660	—	57	—	—	—	12 641	203 509	ca. 700	29	153	40	—	37
—	—	—	—	—	—	—	6786	—	—	—	—	—	38
—	—	—	88	—	10	508	41 591	298	1	10	—	—	39

	A. Deutsche Eisenbahnen.	440	441	442	443	444	445	446	447	
			Einnahme pro 1869.						Pensionen	
		Bestand am Schlusse des Jahres 1868.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	141 853	7882	7799	3000	—	3412	22 093	12 465	6840
	b. Halle-Kasseler	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	178 645	8577	10 191	1000	—	3740	23 508	10 009	3307
42	Mecklenburgische	92 767	4103	2009	807	—	1976	8895	72	474
43	Neisse-Brieger	26 531	833	849	1000	1103	36	3821	740	in Kol. 447a
44	Niederschlesische Zweigbahn	44 821	2037	1583	1000	458	38	5116	814	371
45	Ostpreußische Südbahn	18 980	1240	5816	3626	1052	120	11 854	—	276*
46	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer d. Pfälzische Nordbahnen	228 459	12 542	20 381	11 109	—	328	44 360	8889	in Kol. 447a
47	Rechte Oder-Ufer-E.	29 976	1350	9363	1516	417	185	12 831	193	404
48	Rheinische	360 359	18 955	47 664	7436	—	15 137	89 192	5613	4608
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	47 909	1952	1821	2857	—	161	6791	7084	in Kol. 447a
51	a. Thüringische	310 486	13 159	17 456	28 969*	7945	3524	71 053	6408	4623
	b. Werra-E.	71 133	3205	3471	2400	1484	625	11 185	390	500
52	Tilsit-Insterburger	6485	319	999	710	—	1835	3863	—	24
	B. Oesterreichische Bahnen.									
53	Ungarische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	39 243	3269	2858	716	86	—	6929	—	381
55	Böhmische Nordbahn	3457	258	4032	3358	—	67	7715	—	—
56	Böhmische Westbahn	55 788	3245	9327	—	—	1026	13 598	1458	in Kol. 447a
57	Brünn-Rossitzer	10 524	377	1636	1636	—	—	3649	231	—
58	Buschtěhrader a. Lokomotivbahn b. Pferdebahn	57 736	in Kol. 444	3932	5832	—	—	9764	2433	in Kol. 447a
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	279 689	12 734	23 205	6667	12 250	574	55 430	1680	2303
61	Graz-Köflacher	15 061	1024	1312	667	2399	13	5415	—	—
62	Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 222 815	69 388	53 947	156 667	—	1395	281 397	38 237	32 129
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	2693	289	6076	—	—	126	6491	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Lokomotivbahn b. Pferdebahn	406 074	23 086	25 449	12 724	10 514	1981	73 754	490	1783
65	Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	602*	81	5746	—	—	295	6122	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	41 499	2303	22 300	5333	49	3592	33 577	—	117
68	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	1 382 570	78 726	75 374	30 380	9141	1270	194 891	27 320	18 542
70	I. Siebenbürger	2856	659	8071	8071	—	221	17 022	—	—
71	Südbahn und Tiroler	575 724	34 857	44 786	24 746	—	20 831	125 220	15 453	in Kol. 447a
72	Süd-Norddeutsche	72 350	4196	7105	—	—	1933	13 234	1788	587
73	Theiß-Bahn	252 241	15 769	20 167	—	—	—	35 936	—	3110
74	Turnau-Kralup-Prager	13 626	928	2086	1009	322	100	4445	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.									
75	Niederländische Staats-E.	507*	—	1798	202	—	282	2282	—	—
76	Grand Central Belge	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
77	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Niederländische Rhein-E.	69 304*	3222	—	—	—	18 654	21 876	—	—
79	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	229 407	9509	18 329	5556	11 279	1874	46 547	5105	in Kol. 447a

448	449	450	451	452	453	454	455	456	457		458	459	
Ausgabe pro 1869.							Bestand der Kasse ultimo 1869.	Zahl der Betheiligten.	Im Jahre 1869 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten 2c.).	Ueberhaupt.			a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	5720	—	456	25 481	138 465	787	112	115	—*	—	40a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
160	—	550	—	460	9	14 495	187 658	1164	91	59	12	—	41
121	—	—	—	—	22	689	100 973	135	1	8	2	—	42
s. K. 447a	—	38	—	—	5	783	29 569	93	5	7	6	—	43
122	—	582	—	—	9	1898	48 039	170	7	11	12	—	44
—	—	704	—	—	5	985	29 849	379	—	ca. 4	—	—	45
—	429	—	—	—	64	9382	263 437	1362	22	95	163	—	46
155	4	552	—	—	2	1310	41 497	531	5	3	6	1	47
729	1387	1051	—	15 966	301	29 655	419 896	2880	81	132	126	129	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	79	—	—	—	7163	47 537	179	28	40	—	—	50
75	—	161	—	—	157	11 424	370 115	1020	59	75	5	—	51a
—	—	184	172	—	33	1279	81 039	393	7	14	—	—	- b
—	—	333	—	—	1745	2102	8246	83	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
173	—	—	—	—	—	554	45 618	138	—	2	3	—	54
—	—	—	—	—	—	—	11 172	265	—	—	—	—	55
155	177	158	—	—	—	1948	67 438	358	4	4	1	3	56
—	—	9	—	—	—	240	13 933	44	1	—	—	—	57
s. K. 447a	—	—	—	201	—	2634	64 866	ca. 200	ca. 20	ca. 30	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
198	91	24	—	—	1063	5359	329 760	1023	1	18	6	3	60
—	116	—	—	—	—	116	20 360	52	—	—	—	—	61
2312	—	792	712	—	—	74 182	1 430 030	2458	126	198	23	—	62
—	—	—	—	—	—	—	9184	179	—	—	—	—	63
144	270	389	—	—	—	3076	476 752	1028	1	16	4	3	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	63	—	—	2582	22	2667	3455	—	—	—	—	2	66
102	342	—	—	—	175	736	74 340	620	—	1	3	4	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
908	1590	4834	—	1534	500	55 228	1 522 223	1546	98	116	16	8	69
—	78	116	—	—	54	248	19 630	252	—	—	—	1	70
—	—	13 433	s. K. 450	—	—	28 886	672 058	1251	144	s. K. 457a	—	—	71
—	—	323	—	—	—	2698	82 886	463	7	5	—	—	72
—	324	—	7650	—	—	11 084	277 093	833	—	20	—	4	73
—	—	—	—	—	—	—	18 071	150	—	—	—	—	74
—	376	—	—	2401	380	3157	—*	512	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77
—	5097	—	—	—	—	5097	86 083	—	—	—	—	23	78
844	271	12 182	—	—	595	18 997	256 957	1343	12	49	88	9	79

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1869.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. **Das Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung umfaßte ult. 1869 folgende Linien:

1) die **Hauptbahn** von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Rastatt, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . 55,03 Meilen,

2) die **Zweigbahnen**:

a)	von Mannheim nach dem Rheinhafen	0,39 „
	welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, und von Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke (zum Anschlusse an die Pfälzischen Bahnen)	0,16 „
b)	von Heidelberg über Meckesheim, Mosbach, Osterburken, Königshofen und Lauda nach Würzburg	21,18 „
c)	von Meckesheim nach Rappenau (3,71 Meilen) nebst der am 5. August 1869 eröffneten Fortsetzung nach Jagstfeld (1,12 Meilen) und der am 5. April 1869 eröffneten Abzweigung von Rappenau nach der Saline Rappenau (0,16 Meilen) .	4,99 „
d)	von Königshofen nach Mergentheim, eröffnet am 23. Oktober 1869	0,96 „
e)	„ Lauda über Hochhausen nach Wertheim	4,17 „
f)	„ Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17 „
g)	„ Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn) .	1,29 „
h)	„ Rastatt nach Gernsbach, eröffnet am 1. Juni 1869	1,98 „
i)	„ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,56 „
k)	„ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85 „
l)	„ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn)	4,40 „
m)	„ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn)	0,42 „
n)	„ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn)	2,95 „
o)	„ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23 „
p)	„ Radolfzell nach Stockach	2,31 „
q)	„ Singen über Engen nach Donaueschingen (6,56 Meilen) nebst der am 16. August 1869 eröffneten Fortsetzung nach Villingen (1,83 Meilen)	8,39 „
	zusammen	116,39 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken ad 2c, d, h und q . . . . 112,93 „

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr, von Basel nach Schopfheim und von Rastatt nach Gernsbach sind von Privat-Unternehmern erbaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den 4 Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

Mit der Eröffnung der Strecke Osterburken-Würzburg (1. November 1866) ist die von der Königl. Bayerischen Staatsbahn-Verwaltung erbaute Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg (3,26 Meilen) gegen den in Kol. 263 der Tabellen aufgeführten Pachtzins in Betrieb übernommen worden.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1869 wurden beschafft: 7 Maschinen für Personenzüge, 6 Maschinen für Güterzüge, 42 Personen-, 10 Gepäck- und 2 Güterwagen. Umgebaut wurden 8 Lokomotiven für Personenzüge, 11 Personen- und 20 Güterwagen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Hierüber ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 enthalten. Die bei dem Ableben eines Mitgliedes des Privat-Unterstützungs-Vereins an die Hinterbliebenen auszuzahlende Summe ist von 500 Fl. auf 700 Fl. = 400 Thlr. erhöht worden.

VI. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1869 waren im Bau begriffen die Strecken von Hausach bis Villingen, von Mannheim bis Carlsruhe (Rheinbahn) und von Stockach bis Meßkirch.

Projektirt sind die Strecken von Freiburg nach Breisach, von Schwackenreuthe nach Pfullendorf, von Meßkirch nach Mengen, von Krauchenwies nach Sigmaringen und von Leopoldshöhe nach St. Louis.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 12 Mitgliedern fungiren 3 ausschließlich und 3 zur Hälfte für die Postverwaltung, 4 auch für die Telegraphen-Verwaltung.

10b. Dies ist die Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg. (Siehe ad II. dieses Berichts.)

13. Doppelgeleisig waren ult. 1869 die Strecken der

Hauptbahn von Mannheim bis Friedrichsfeld	1,19 Meilen,
" " Heidelberg bis Basel	33,37 "
" " Beringen bis Schaffhausen	0,89 "
Zweigbahn von Mannheim (Bahnhof) bis Mitte der Rheinbrücke	0,15 "
" " Heidelberg bis Meckesheim	2,62 "
" " Königshofen bis Lauda	0,33 "
" Durlach-Wilferdingen-Pforzheim-Mühlacker	5,17 "
" Appenweier-Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85 "
zusammen	45,57 Meilen.

85. Das Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1869 . . . 69 310 950 Thlr., und zwar 65 209 875 Thlr. bis Ende 1868 und 4 101 075 Thlr. für die im Jahre 1869 eröffneten Strecken.

Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 4 101 075 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, d. i. 1 758 345 Thlr., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kolonne 85 aufgeführte Summe von 66 968 220 Thlrn.

86. Diese Durchschnitts-Summen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 69 310 950 Thlrn. berechnet.

122. Die vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten Meilen sind hier nicht aufgenommen, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht.

209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Aversional-Summe.

230 u. 248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

346—439. Bei der gänzlich verschiedenen Organisation der Badischen Staats-Eisenbahnen von derjenigen der meisten übrigen Deutschen Eisenbahnen ist es nicht möglich, die Kolonnen des Abschnitts F. auszufüllen. Es sind deshalb die Beamten und Bediensteten, sowie deren Besoldungen in der folgenden Nachweisung ersichtlich gemacht:

I. Central-Verwaltung.

	Gehalt von Thlr.	bis Thlr.
1. Direktion.		
1 Direktor, zugleich für den Post- und Telegraphendienst	—	2285
1 Mitglied des Handels-Ministeriums als Stellvertreter des Direktors, zugleich für den Postdienst. Funktionsgehalt	—	343
8 Collegialräthe, wovon 2 zugleich für den Post- und 3 für den Telegraphen-Dienst	1028	1371
3 technische Inspektoren	686	971
3 Transport-Inspektoren	800	971
1 Kassen-Inspektor	—	914
3 Sekretäre, wovon 2 zugleich für den Postdienst	571	686
6 Sekretariats-Assistenten, wovon 1 zugleich für den Postdienst	400	514
2. Haupt-Kasse.		
1 Haupt-Kassirer (zur Hälfte für den Postdienst)	—	1257
1 Buchhalter	—	514
3. Rechnungs-Revision.		
1 Büreau-Vorstand	—	1028
7 Revisoren	628	857
17 Assistenten	286	571

	Gehalt von Thlr.	Gehalt bis Thlr.
4. Kontrol-Büreau.		
1 Büreau-Vorstand	—	1028
3 Revisoren	628	800
15 Assistenten	286	571
1 Kalkulator	—	334
5. Cours-Büreau.		
1 Vorsteher	—	628
1 Revisor	—	571
1 Assistent	—	571
6. Tarif-Büreau.		
1 Vorsteher, zugleich Ober-Güterverwalter	—	1143
2 Revisoren	628	743
6 Assistenten	286	571
7. Technisches Büreau.		
1 Vorsteher	—	743
3 Zeichner, wovon 1 zugleich für die Post	343	743
3 technische Assistenten	457	571
2 Kalkulatoren	343	364
8. Wagen-Büreau.		
1 Vorsteher	—	743
10 Assistenten	286	514
9. Statistisches Büreau.		
1 Vorsteher	—	800
4 Assistenten	286	457
2 Kalkulatoren	—	250
10. Registratur.		
1 Registrator	—	857
3 Assistenten, wovon 1 zugleich für die Post	343	514
11. Expeditur.		
1 Expeditor, gleichzeitig für die Post	—	857
1 Kanzlist .. desgl.	—	571
6 Expeditur-Assistenten, wovon einer zugleich für die Post	257	571
8 Diurnisten	250	291
12. Druckerei und Material-Verwaltung.		
1 Material-Verwalter, zugleich für die Post	—	743
2 Assistenten	286	457
2 Billetdrucker	343	514
5 Druckergehülfen	229	271
13. Bedienung.		
3 Kanzleidiener	271	328
II. Transport-Verwaltung.		
1. Spezielle Leitung.		
16 Amtsvorstände, wovon 9 zugleich für die Post und 3 zugleich Kassirer	800	1371
15 Bahnverwalter und Amts-Kassirer, 6 zur Hälfte für die Post	571	971
7 Buchhalter bei den Amtskassen	286	514
18 Kanzleigehilfen	171	400
2. Stations- u. Abfertigungsdienst.		
3 Güterverwalter, wovon 1 Bevollmächtigter in Straßburg	743	857
15 Bahnverwalter und Stations-Vorsteher, 12 zur Hälfte für die Post	571	971
20 Betriebs-Assistenten bei den Amts-Expeditionen	343	571
20 Güter-Expeditoren	400	628
66 Eisenbahn-Expeditoren, wovon 54 zugleich für die Post u. 1 Materialverwalter und Bahnhofaufseher	343	628
102 Billetausgeber	71	171
284 Expeditions-Assistenten und Gehilfen, 1 zugleich für die Post	171	514
40 Bahnhof-Aufseher, 9 zugleich Materialverwalter und 1 zugleich Billet-Ausgeber und Material-Verwalter	343	628
58 Büreaudiener, Gepäckmeister und Bodenmeister	246	360
31 Pförtner	189	274
3. Fahrdienst.		
163 Lokomotivführer und Reserveführer, 1 zugleich Werkführer	399	872
176 Heizer und Reserveheizer	394	707
179 Wagenwärter und Gehilfen	326	501
58 Zugmeister	440	709
157 Schaffner und Aushülfsschaffner	350	583
50 Güterbegleiter. — Tagelohn und Fahrgebühren	373	480
III. Bahn-Verwaltung.		
1. Spezielle Leitung.		
7 Bezirks-Ingenieure	571	1086
14 technische Assistenten	343	400
6 Schreiber der Bezirks-Ingenieure	229	313
2. Bahnbewachung u. Unterhaltung.		
44 Bahnmeister	371	514
1195 Bahn- und Weichenwärter	171	257
IV. Hülfs-Anstalten.		
1. Werkstätten-Dienst.		
1 Vorstand der Eisenbahn-Hauptwerkstätte	—	914
3 Maschinen-Ingenieure	800	914
1 technischer Assistent	—	514
2 Kanzlei-Gehülfen	208	271
10 Werkmeister, wovon 1 Telegraphen-Mechaniker	685	914
18 Werkführer, wobei 1 Werkstätten-Aufseher	417	628
8 Werkschreiber	243	314
2. Magazins-Dienst.		
1 Vorstand der Eisenbahn-Magazine	—	914
1 Verwaltungs-Beamter	—	571
2 Buchhalter	400	457
2 Kanzleigehilfen	311	322
6 Material-Verwalter	400	685
2 Wiegemeister	343	400
4 Magazinsschreiber	254	313
1 Material-Verwaltungs-Diener	—	346
3 Aufseher der Kyanisir-Anstalten	400	571

Arbeiter. (Anzahl in annähernder Berechnung)	Tagelohn von Sgr.	Tagelohn bis Sgr.
574 Magazin- und Bahnhofarbeiter zu 365 Arbeitstagen à 11 Stunden	9	26
604 Werkstätten-Arbeiter 300 Arbeitstage à 11 Stunden	15	34
437 Güterarbeiter 365 Arbeitstage à 11 Stunden	12	34

	Tagelohn von Sgr.	bis Sgr.
104 Maschinenputzer. 365 Arbeitstage à 11 Stunden	13	22
57 Wagenputzer. 365 Arbeitstage à 11 Stunden	13	24
897 Bahn-Unterhaltungs-Arbeiter. 300 Arbeitstage à 11 Stunden	9	34

440—459. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad V. dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1868 der Statistik S. 151 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869:

A. Die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . 74,85 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . 0,49 „

b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „

(Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 Meilen ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)

B. Die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Grenze bei Kahl . . . 27,29 „

C. Die Maximiliansbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . 39,77 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein . . . . 4,25 „

b) von Freilassing nach Reichenhall . . . . . 1,96 „

zusammen . . . . . . 45,98 „

D. Die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . . 11,79 „

nebst der Fortsetzung von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Grenze gegen Baden . . . . 2,51 „

E. Die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . . 13,55 „

F. Die Strecke München-Ingolstadt . . . . 11,19 „

G. Die am 2. Oktober 1869 eröffneten Strecken von Pleinfeld nach Treuchtlingen . . . . 2,44 „

und von Treuchtlingen nach Gunzenhausen . . . . 3,14 „

H. Die Fortsetzung der Zweigbahn Holzkirchen-Miesbach, von Miesbach nach Schliersee . . 3,29 „

von welcher die Strecke Miesbach-Hausham am 8. Januar 1869 für den Kohlenverkehr, die ganze Strecke bis Schliersee aber am 1. August desselben Jahres dem Betriebe übergeben worden ist.

zusammen 197,57 Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1) von der Ludwigs-Süd-Nordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . 1,54 Meilen,
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . . 0,49 „
an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . 1,05 „
nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft;

3) die Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld)

nach der Badischen Grenze von . . . . 2,51 „
an die Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

zusammen . . . . . . 7,76 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . 189,81 Meilen.

Dagegen waren gepachtet:

1) folgende Zweigbahnen:

a) von Pasing über Starnberg und Tutzing nach Peißenberg . . . 6,97 Meilen,

b) „ Tutzing nach Penzberg . . . . 3,02 „

c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . 2,77 „

zu übertragen 12,76 Meilen, 189,81 Meilen.

übertragen 12,74 Meilen, 189,81 Meilen.

d) von Gunzenhausen nach Ansbach . . . . 3,57 „
e) „ Hochstadt nach Stockheim . . . . 3,75 „
f) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . 2,30 „
g) „ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn) . . . . 11,30 „
h) „ Oberkotzau über Asch nach Eger . . . . 7,27 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:
a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm 0,12 „
von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;
b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . 0,29 „
von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;
c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . 0,75 „
von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

zusammen . . . . . 41,61 „

Mithin Gesammt-Bahnlänge 231,42 Meilen.

Einschließlich der Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als selbstständige Linien erscheinen (4,92 Stunden à 3707 Meter) 2,08 „

beträgt die Betriebslänge der in Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen . . . . . . 233,50 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad II. G. und H. aufgeführten Strecken . . . . 228,45 „

III. Die **Pachtverhältnisse** der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, sowie diejenigen der verpachteten Strecken sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 135 resp. 139 näher bezeichnet.

Für das Jahr 1869 hat der Pachtzins für die verpachteten Strecken 349 686 Fl. (199 821 Thlr.), dagegen für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken 1 037 767 Fl. (593 009 Thlr.) betragen.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Anzahl der Mitglieder kann nicht angegeben werden, weil dieselben auch für die übrigen Verkehrs-Anstalten, als Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt fungiren.

85. Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1) für die Pasing-Starnberger . . . . 514 287 Thlr.
2) „ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger . . . . 2 200 000 „
3) „ „ Neuenmarkt-Bayreuther . . . . 628 571 „
4) „ „ Gunzenhausen-Ansbacher . . . . 1 000 000 „
5) „ „ Hochstadt-Stockheimer . . . . 885 714 „
6) „ „ Holzkirchen-Miesbacher . . . . 571 428 „
7) „ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten) . . . . 2 000 000 „
8) „ „ Strecke Oberkotzau-Eger . . . . 3 542 857 „

zusammen für 40,45 Meilen 11 342 857 Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird dasselbe angenommen:

a) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu . 317 243 „
b) „ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg zu . . . . 1 424 257 „
c) „ „ „ „ Kiefersfelden bis Kufstein zu . . . . 463 973 „

zusammen 13 548 330 Thlr.

Das Anlage-Kapital der verpachteten Strecken (siehe ad II. dieses Berichts) beträgt 4 568 575 Thlr.

86. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt eine Bahnlänge von 197,57 Meilen zu Grunde (siehe ad II. A bis H dieses Berichts).

96d. Außerdem waren noch 10 Wagen für den Allerhöchsten Hof vorhanden.

111. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:

bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 121 Millimeter Durchmesser (in der Nabe) 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 180 „ „ „ „ „ 121 „ „ „ „ „ 150 „
„ den übrigen Wagen „ „ „ 92 „ „ „ „ „ 70 „

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen (siehe Kol. 107) mit 142 801 Thlrn. enthalten.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

134. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden außerdem noch verbraucht:

a) Preßtorf, ungemischt.

Verbraucht wurden bei 10 556 Nutzmeilen brutto 39 995 Z.-Ctr. und netto 13 360 Z.-Ctr., daher pro Nutzmeile brutto 378,88 Z.-Pfd. und netto 126,56 Z.-Pfd.

b) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 1 : 1,46. Der Verbrauch betrug bei 64 823 Nutzmeilen brutto 96 015 Z.-Ctr. und netto 73 928 Z.-Ctr.

c) Preßtorf, gemischt mit Steinkohlen.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 1 : 4,94. Verbraucht wurden bei 24 332 Nutzmeilen brutto 28 997 Z.-Ctr. und netto 9 252 Z.-Ctr.

d) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf und Kohlen.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß von 1 : 2,39 und 0,28. Der Verbrauch betrug bei 150 933 Nutzmeilen brutto 130 405 Z.-Ctr. und netto 96 858 Z.-Ctr.

140 u. 146. Mit Rücksicht darauf, daß die Anzahl der bewegten Plätze in den Personenwagen, beziehungsweise die in den Güterwagen befindliche Ladefähigkeit und die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden, können auch über die Ausnutzung der Wagen nur annähernde Angaben gemacht werden.

219. In dieser Summe sind enthalten: Geheime Rathstaxen 1356 Thlr., Wittwen- und Waisenfondsbeiträge 2527 Thlr., Einnahmen aus dem Bestande der Vorjahre 8312 Thlr. und für ältere Bahnen 1492 Thlr., zusammen 13 687 Thlr.

220. Werden die vorstehend aufgeführten 13 687 Thlr. von den Gesammt-Einnahmen in Abzug gebracht, dann betragen dieselben

überhaupt	12 428 610 Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge	7 223 Thlr.
pro Meile Bahnlänge . . .	54 404 „	pro Nutzmeile	9,01 „

248. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslokale enthalten.

264. In dieser Summe sind 806 100 Thlr. enthalten, welche den Betriebs-Ausgaben des Jahres 1869 nicht hinzugerechnet werden können, nämlich 6436 Thlr. Pensionen und Alimentationen, 3270 Thlr. Ausgaben auf den Bestand der Vorjahre, 51 642 Thlr. Ueberschuß an Material-Vorräthen, 20 140 Thlr. Kosten der Besoldung für ausschließlich bei'm Bau neuer Strecken beschäftigte Beamten, 131 603 Thlr. für Erweiterungen der Bahnanlagen ꝛc. und 593 009 Thlr. Zins für gepachtete Bahnstrecken.

Nach Abzug dieser 806 100 Thlr. haben die wirklichen Betriebs-Ausgaben betragen:

überhaupt	7 042 246 Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge	4093 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	30 826 „	pro Nutzmeile	5,10 „

268a u. c. Der Reinertrag beträgt mit Rücksicht auf das in den Erläuterungen zu Kol. 220 und 224 Gesagte: überhaupt 5 386 364 Thlr., pro Meile Bahnlänge 23 578 Thlr., pro Kilometer Bahnlänge 3130 Thlr. Diesem Ueberschusse steht ein Anlage-Kapital von 108 261 663 Thlrn. gegenüber, so daß sich dasselbe zu 4,97 Proc. verzinst hat.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1869 überhaupt 233,50 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 228,45 Meilen,
„ „ 1868 „ 224,29 „ „ „ „ „ 224,29 „

im Jahre 1869 mehr überhaupt 9,21 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 4,16 Meilen.

291, 292 u. 295. Bei Zugrundelegung der in den Erläuterungen zu Kol. 220, 264 und 268 aufgeführten Einnahmen, Ausgaben und Ueberschüssen ergiebt eine Vergleichung mit den correspondirenden Summen des Vorjahres folgendes Resultat:

Einnahmen, weniger	a) überhaupt	365 070 Thlr.	=	2,85 Proc.
	b) pro Meile Bahnlänge	2 637 „		
Ausgaben, mehr	a) überhaupt	362 587 „	=	5,43 „
	b) pro Meile Bahnlänge	1 045 „		
Ueberschuß, weniger	a) überhaupt	727 657 „	=	11,90 „
	b) pro Meile Bahnlänge	3 682 „		

327a. Die in den Jahren 1845—1867 vorgekommenen Achsbrüche wurden nur summarisch notirt, deren Anzahl beträgt 189 und ist hierin mitenthalten.

346—439. Bei der gänzlich verschiedenen Organisation der Bayerischen Staatsbahnen von derjenigen der meisten übrigen Deutschen Bahnen und mit Rücksicht darauf, daß unter der Oberleitung der General-Direktion außer den Eisenbahnen auch der Telegraph, die Post, die Bodensee-Dampfschifffahrt und der Ludwigs-Kanal stehen, können diese Kolonnen nicht ausgefüllt werden.

Die Anzahl und die Gehalte der Beamten ꝛc. sind vielmehr in der nachstehenden Nachweisung ersichtlich gemacht:

Dienstes-Eigenschaft	Centralleitung (General-Direktion)			Aeußerer oder Executiv-Dienst			Gehalt		Bemerkungen.
	Bahnunterhaltung.	Eisenbahnbetrieb	Telegraph.	Bahnunterhaltung	Eisenbahnbetrieb.	Telegraph.	von Thlr.	bis Thlr.	
General-Direktor der Verkehrs-Anstalten	—	—	—	—	—	—	—	—	Stelle ist unbesetzt.
Direktoren	1	1	1	—	—	—	—	1714	
General-Direktions-Räthe	2	8	—	—	—	—			
Ober-Post- u. Ober-Bahnamts-Vorstände	—	—	—	—	5	—	1258	1372	
Central-Kassirer	—	1*	—	—	—	—			*fungirt auch für die Post.
Ober-Ingenieure u. Ober-Inspektoren .	3	—	—	—	5	—	1032	1258	
General-Direktions-Assessoren . . .	1	2	—	—	—	—	915	1142	
Central-Kassen-Kontroleure	—	1	—	—	—	—			
Post- und Bahnamts-Vorstände, Inspektoren	—	1	1	—	20	—			
Bezirks-Kassirer	—	—	—	—	5	—	915	1142	
Eisenbahn-, Kanal- und Telegr.-Bezirks-Ingenieure	2	—	2	—	12	—			

Dienstes-Eigenschaft	Centralleitung (General-Direktion)			Aeußerer oder Executiv-Dienst			Gehalt		Bemerkungen.
	Bahnunterhaltung.	Eisenbahnbetrieb.	Telegraph.	Bahnunterhaltung.	Eisenbahnbetrieb.	Telegraph.	von Thlr.	bis Thlr.	
Bezirks-Maschinenmeister	—	1	—	—	5	—			
Kassirer der Telegraphen-Abtheilung	—	—	1	—	—	—	915	1142	
Regie- und Material-Verwalter	—	1*	—	—	—	—			* fungirt auch für die Post.
General-Direktions-Sekretäre	1	3	—	—	—	—			
General-Direktions-Registratoren	—	1	—	—	—	—			
Rechnungs-Kommissäre	—	9	—	—	—	—			
Bezirks-Kassen- u. Telegraphen-Kassen-Kontroleure	—	—	1	—	5	—			
Betriebs-Ingenieure	—	1	—	—	11	—			
Bahn-, Post- u. Telegraphen-Verwalter	—	—	—	—	13	6	685	915	
Spezial-Kassirer	—	—	—	—	4	—			
Bahnamts- und Bahnhof-Verwalter	—	—	—	—	14	—			
Güterverwalter	—	—	—	—	5	—			
Telegraphen-Ingenieure	—	—	—	—	—	2			
Maschinenmeister	—	—	1	—	8	—			
Offiziale	—	8	4	—	70	—			
Ober-Telegraphisten	—	—	—	—	—	30			
Abtheilungs-Ingenieure, Sections-Ing.	—	2	1	—	10	—	515	685	
Abtheilungs-Maschinenmeister	—	—	—	—	9	—			
Central-Kassen-Officianten u. Kanzlisten	—	4	2	—	—	—			
Ingenieur-Assistenten	—	—	—	—	—	—			
Ober-Maschinenmeister	—	—	1	—	7	—	343	515	
Expeditoren	—	2	1	—	215	—			
Assistenten	1	38	—	—	147	51	257	486	
Amts-Gehülfen	1	19	—	—	362	42	228	357	
Wagenmeister	—	—	—	—	23	—			
Oberamts-Stationsmeister	—	—	—	—	13	—			
Ober-Packer	—	—	—	—	8	—			
General-Direktions-Büreaudiener	—	1	—	—	—	—	286	415	
Ober-Kondukteure	—	—	—	—	141	—			
Lokomotivführer und Maschinenmeister	—	—	—	—	307	—			
Bahnmeister	—	—	—	—	129	—			
Kondukteure	—	—	—	—	311	—			
Wagenwärter	—	—	—	—	174	—			
Stationsmeister	—	—	—	—	61	—			
Packer	—	—	—	—	44	—	228	315	
Büreaudiener, Telegraphendiener	—	4	2	—	4	18			
Lokomotivführer u. Maschinistenlehrlinge	—	—	—	—	60	—			
Telegraphenwärter	—	—	—	—	—	30			
Stationsdiener, Büreaudiener, Gehilfen	—	2	6	—	397	—			
Wagenwärter-Gehilfen	—	—	—	—	396	—	171	257	
Lokomotivheizer	—	—	—	—	444	—			
Wechselwärter	—	—	—	—	902	—			
Bahnwärter	—	—	—	—	1356	—	143	186	
Accessisten, Praktikanten zc.	—	—	—	—	*157	—			*fungiren auch für die Telegraphen.
Technische Gehilfen und Zeichner	5	3	—	—	12	22	Tagegelder. Sgr.	Sgr.	
Kanzlei-Gehilfen, Schreiber zc.	5	38	7	—	31	—	17	25	
Billetdrucker	—	4	—	—	—	—			

Außer den Gehältern beziehen einzelne Dienstes-Kategorien noch diverse Nebenbezüge, als Reise-Diäten, Meilengelder, Dienstbekleidungs-Beiträge, Wohnungs-Beiträge und anderweitige Emolumente.

3. Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. **Betrieb.** An der Bahngrenze (Preußisch-Mecklenburgische Landesgrenze) ist ein Uebergangs-Bahnhof nicht angelegt, ein solcher befindet sich an der Station Straßburg der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Aus diesem Grunde coursiren die Personen- und Güterzüge der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn auch auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke von der Bahn- (Landes-) Grenze bis Straßburg von 0,7 Meilen gegen eine mit dem Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarte und von diesem zu zahlende Geldentschädigung.

Ein ähnliches Verhältniß findet auch auf der, der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Bahnstrecke Güstrow-Bützow statt, jedoch mit dem Unterschiede, daß für diese Strecke von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn nur die Wagen und das Wagenbegleitungs-Personal, nicht aber die Lokomotiven und deren Personal gestellt werden.

Der Bahnhof Güstrow (Station der Mecklenburgischen Eisenbahn) wird von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn mitbenutzt, auch fungiren die auf dieser Station beschäftigten Beamten der Mecklenburgischen Eisenbahn gleichzeitig für die Friedrich-Franz-Eisenbahn gegen eine, nach den Verkehrs-Resultaten zu berechnende Geld-Entschädigung.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

121b u. 122. Die Lokomotiven der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn befördern die planmäßigen und Extrazüge auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Strecke von der Landesgrenze bis Straßburg (siehe ad I dieses Berichts) und haben auf derselben zurückgelegt:

vor Schnellzügen 1022 Meilen, vor Personenzügen 34 Meilen, vor Güterzügen 1 Meile, vor gemischten Zügen 511 Meilen, als vorgelegte Reserve-Maschinen 22 und leer 22 Meilen, zusammen 1612 Meilen, davon Nutzmeilen 1590,

welche in den Kolonnen 121a bis e und g mitenthalten sind.

Bei allen auf Leistungen, Verbrauch rc. der Lokomotiven bezüglichen Angaben sind 42 503 Nutzmeilen, bei den die Verkehrs- und Finanz-Ergebnisse tangirenden dagegen 40 913 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

166b. Freigewicht auf Gepäck wird bis zu 50 Pfd. für jedes Billet gewährt, eine Notirung desselben findet jedoch nicht statt.

227. Dies sind die Unterhaltungskosten der electromagnetischen Telegraphen, diejenigen der optischen Telegraphen sind in Kolonne 229 mitenthalten.

230. Hierin sind auch die Kosten für die Erleuchtung der Wärterlokale und der Nachtsignale enthalten.

240. Ebenso sind hierin die Kosten der Wasserhebung für die Lokomotiven enthalten.

4. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim** ($1{,}24$ Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 145, sowie die vorhergehenden Jahrgänge nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von $11{,}63$ Meilen und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von $1{,}24$ Meilen (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

211a. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eil- und Frachtgüter, Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Kol. 208, 210, 211, 212, 214b u. c und 216 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

213. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einnahmen für die beförderten Extrazüge.

394. Diese Beamten versehen auch den Dienst als Vorsteher der Stationen rc. (siehe Kol. 359 u. 361).

5. Großherzogl. Oldenburgische Staats-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869:

1) die Oldenburg-Bremer Bahn	$5{,}89$ Pr. Meilen,
2) die am 15. Juni 1869 eröffnete Strecke Oldenburg-Leer von $7{,}32$ meterischen Meilen =	$7{,}28$ „ „
3) die Wilhelmshafen (Heppens)-Oldenburger Bahn	$6{,}95$ „ „
zusammen	$20{,}12$ Pr. Meilen.
Mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 2 aufgeführten Strecke Oldenburg-Leer beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt	$16{,}83$ „ „

Von der Oldenburg-Bremer Bahn sind $5{,}324$ Meilen auf Rechnung des Oldenburgischen Staats erbaut. Der übrige Theil derselben ist unter Benutzung der von der Hannoverschen Staatsbahn (Bahnhof Bremen) nach der Weser abzweigenden s. g. Weserbahn von Bremen ausgeführt und an Oldenburg gegen Verzinsung und Amortisation eines entsprechenden Theils der Anlage-Kosten, sowie gegen Uebernahme der bezüglichen Unterhaltungskosten zur Ausführung des Betriebes überlassen.

Die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn ist Eigenthum des Preuß. Staats. Den Betrieb führt vorläufig der Oldenburgische Staat, welcher als Ersatz für die Betriebskosten zunächst von der Brutto-Einnahme 6000 Thlr. pro Meile und von dem Reste 50 Proc. erhält, wenn die Brutto-Einnahme pro Meile bis zu 20 000 Thlr. beträgt. Von dem, was die Brutto-Einnahme mehr als 20 000 Thlr. pro Meile beträgt, wird dieser Antheilssatz zu 40 Proc. berechnet.

II. **Industrielle Anlagen.** Auf dem Centralbahnhofe Oldenburg befindet sich eine Maschinen- und Wagen-Reparatur-Werkstatt, auch ist daselbst eine Schwellen-Präparir-Anstalt eingerichtet.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Eine auf Beiträgen des Eisenbahn Dienst-Personals beruhende Pensionskasse besteht nicht, vielmehr werden die Eisenbahn Beamten in Beziehung auf ihre Pensions-Ansprüche ꝛc. ganz wie die andern Staatsdiener behandelt.

Dagegen besteht eine Unterstützungskasse für das Eisenbahndienst-Personal und deren Hinterbliebene, welche am Schlusse des Jahres 1869 einen Fonds von 5900 Thlrn. angesammelt hatte, sowie eine Krankenkasse für das Maschinen- und Werkstätten-Personal und eine zweite für das übrige Betriebsdienst-Personal, welche neben freier Arznei und ärztlicher Hülfe auch Verpflegungs-Beiträge gewähren.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

130c u. 134c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden verbraucht: Steinkohlen . . . . 18 111 Ctr.,
Torf 88 950 Ctr. (2 Ctr. Torf = 1 Ctr. Kohlen) = 44 475 „
zusammen 62 586 Ctr.,
oder pro Nutzmeile 129,63 Pfd.

209. Hierin sind 1095 Thlr. enthalten, welche für die Stellung von Eisenbahnwagen zu Posttransporten vereinnahmt sind.

256—261. Hierin sind auch die sämmtlichen Kosten der Betriebs-Inspektion, der Maschinen-Werkstätte und der Materialien-Verwaltung enthalten.

268a. Von dem Ueberschusse verblieben nach Auszahlung der Antheile für die dem Oldenburgischen Staate nicht gehörenden Strecken zu Gunsten der Oldenburgischen Landeskasse 102 170 Thlr. = 5,08 Proc. des vom Oldenburgischen Staate verwendeten Anlage-Kapitals.

286—294. Die mittlere Betriebslänge vermehrte sich gegen das Vorjahr um 31,07 Proc.; hieraus erklärt sich die bedeutende Steigerung des Verkehrs und der finanziellen Resultate.

359—361. Die hier aufgeführten Beamten fungiren gleichzeitig für den Gepäck- und den Güter-Expeditions-Dienst.

6. Bebra-Hanauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eisenbahn ist Eigenthum des Staats und wird von der „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" verwaltet.

Dieselbe verwaltet bis auf Weiteres auch die Hessische Nordbahn für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und leitet den Bau der Zweigbahn von Elm nach Gemünden, auch führt sie die Geschäfte des Rheinisch-Thüringischen, des Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen und des Hannover-Thüringisch-Bayerischen Eisenbahn-Verbandes.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1869 ist die Strecke Neuhof-Salmünster mit einem zweiten Geleise versehen worden.

Auf Station Bebra wurde ein Wagen- und ein Coaksschuppen erbaut und mit dem Bau eines definitiven Empfangsgebäudes begonnen.

Zum vollständigen Ausbau der Bahn-Anlagen sind noch auszuführen: das zweite Geleis von Bebra nach Neuhof und von Salmünster nach Hanau, die definitiven Empfangsgebäude auf den Stationen Hersfeld, Fulda, Elm, Gelnhausen und Hanau, ein Wagen-Reparaturschuppen, zwei Reserve-Lokomotivschuppen und das Hauptmagazinsgebäude auf Station Fulda, ein Wagenschuppen, ein Lokomotivschuppen mit Werkstätten-Gebäude und ein Güterschuppen auf Station Elm und die Vervollständigung der Bahnhofsgeleise daselbst.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Bahn besitzt eine Haupt-Reparatur-Werkstätte zu Fulda und zwei Neben-Werkstätten zu Bebra und Hanau. In derselben wurden durchschnittlich täglich 97 Arbeiter beschäftigt, welche überhaupt 19 136 Thlr. Lohn empfangen haben. Die Kosten der fertiggestellten Arbeiten betragen 46 536 Thlr.

IV. **Ausnutzung der Betriebsmittel.** Jede Personenwagen-Achse war mit 4,23 Personen besetzt und brachte 13 Sgr. 3,8 Pf. ein. Auf jede beladene Güter-, Gepäck- ꝛc. Wagenachse kommen durchschnittlich 21,74 Ctr. Last und eine Einnahme von 6 Sgr. 5,93 Pf.

Die leer gelaufenen Güter- ꝛc. Wagen haben 27,13 Proc. der beladenen, oder täglich 61,88 Achsen über die ganze Bahn betragen.

V. **Personen-Verkehr.** Mit dem 1. August 1869 wurden Retourbillets zwischen sämmtlichen Stationen mit 2 tägiger Gültigkeit, ohne Gewährung von Freigepäck und ohne Gültigkeit für Schnellzüge, mit den Sätzen pro Person und Meile von 8 Sgr. für die I. Klasse, 6 Sgr. für die II. Klasse und 4 Sgr. für die III. Klasse eingeführt. Vom Monat Oktober ab wurden auch Abonnements- und Schülerbillets verausgabt.

VI. **Güter-Verkehr.** Vom 1. April 1869 ab wurde im Lokalverkehre ein Tarif für den Transport von baarem Gelde, Papiergeld und geldwerthen Papieren eingeführt.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse besteht seit dem 1. Oktober 1868 noch eine Krankenkasse für die Werkstätten-Arbeiter, zu welcher 158 Mitglieder gehören und welche Ende 1869 ein Vermögen von 226 Thlrn. besaß.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Zur Verbindung der Bebra-Hanauer mit der Bayerischen Staatsbahn wird zwischen Elm und Gemünden eine Zweigbahn von Preußen und Bayern gebaut. Der auf Preußischem Hoheitsgebiet auszuführende Theil hat eine Länge von 3,11 Meilen und ist zu 3 Millionen Thaler veranschlagt. Von der auf 545 627 Schachtruthen veranschlagten Erdmasse sind 174 610 Schachtruthen bewegt und von dem auf 10 599 Schachtruthen angenommenen Mauerwerk zu Kunstbauten sind 3801 Schachtruthen hergestellt worden. An Tunnel-Arbeiten sind geleistet: 6410 lfde. Fuß Richtstollen, 2039 lfde. Fuß Vollausbruch und 1416 lfde. Fuß Mauerwerk.

Die Fertigstellung der Bahn und deren Betriebs-Eröffnung wird Ende des Jahres 1871 oder Anfangs des Jahres 1872 stattfinden können.

IX. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Neuhof bis Salmünster.

84. Hierin sind 2 738 385 Thlr. enthalten, welche vorschußweise verausgabt sind und auf die einzelnen Titel noch nicht vertheilt werden konnten.

161. Dies sind Kinder, welche auf Billets IV. Klasse in der III. Klasse befördert worden sind.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

268. Hierunter befinden sich 2680 Thaler, welche als Restausgabe pro 1869 auf das Jahr 1870 übertragen worden sind.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, dann würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 881 Thlr.
beim Erneuerungsfonds für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 1860 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds 5205 Thlr. gezahlt worden sein.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen: im Jahre 1869 . . . 19,20 Meilen,
„ „ 1868 . . . 13,79 „
mithin im Jahre 1869 mehr 5,41 Meilen.

286—296. Mit Rücksicht darauf, daß die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung während des Jahres 1868 nur ½ Monat im Betriebe war, kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages nicht stattfinden. Bemerkt wird noch, daß der Personenverkehr um 137 021 Personen = 43,28 Proc. und der Güterverkehr um 1 511 786 Ctr. = 128,0 Proc. gestiegen sind.

345. Diese Unterbrechung des Betriebes entstand in Folge eines am 28. Dezember 1868 erfolgten Einsturzes.

367, 369, 380, 418, 422—426. Die hier aufgeführten Beamten fungiren gleichzeitig für die Hessische Nordbahn.

7. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. Das Bahngebiet erweiterte sich im Jahre 1869 in Folge der Betriebs-Eröffnung der Strecke Herzberg-Nüxei (Grenze) um 2,252 Meilen und umfaßte folgende Strecken:

1) von Hannover über Lehrte bis zur Braunschweigischen Grenze . . . . 5,583 Meilen,
2) „ Lehrte über Celle, Uelzen und Lüneburg nach Harburg . . . . 20,513 „
mit der Zweigbahn von Lüneburg nach Hohnstorf . . . . 2,169 „
3) „ Hannover über Wunstorf nach Minden . . . . 8,551 „
4) „ Wunstorf über Verden und Bremen (13,514 M.) nach Geestemünde (Bremerhaven) mit der Abzweigung von Burg-Lesum nach Grohn-Vegesack . . . . 22,990 „
5) von Löhne über Osnabrück nach Rheine . . . . 12,514 „
6) „ Hannover über Nordstemmen, Kreiensen, Northeim und Göttingen nach Kassel . . . 22,067 „
mit den Zweigbahnen Nordstemmen-Hildesheim und Hildesheim-Lehrte . . . . 4,646 „
7) von Northeim nach Herzberg (3,605 M.) nebst der am 1. August 1869 eröffneten Fortsetzung nach Nüxei (Grenze) 2,252 M. . . . . 5,857 „
8) von Göttingen nach Arenshausen . . . . 2,669 „
9) „ Goslar nach Vienenburg . . . . 1,744 Meilen.

Der Betrieb auf dieser Zweigbahn ist von der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung in der Weise übernommen, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung eine Vergütigung für den Betriebsdienst erhält.

Zusammen 107,761 Meilen.

Dagegen hat die Hannoversche Verwaltung behufs Verbindung der ad 3 und 5 aufgeführten Linien den **Mitbetrieb** auf der, der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke Minden-Löhne von . . . . 2,730 „

Sie leitet ferner den Betrieb auf der vom Staate Bremen angelegten Strecke vom Bremer Hauptbahnhofe bis zum Weserbahnhofe daselbst von . . . . 0,197 „

und der, der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen, am 1. August 1869 eröffneten Strecke von Nüxei (Grenze) bis Nordhausen von . . . . 3,303 „

Die Gesammt-Betriebslänge beträgt mithin 113,981 Meilen

und der mittlere Jahresdurchschnitt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 7 aufgeführten Strecke Herzberg-Nüxei (Grenze) und deren Fortsetzung bis Nordhausen . . . . 108,19 „

II. Eigenthums- und Betriebs-Verhältnisse. Hierüber sind in dem statistischen Berichte pro 1868 (S. 158 u. 159 der Statistik) nähere Mittheilungen gemacht, welchen noch Folgendes hinzuzufügen ist:

Die Verwaltung der Hannoverschen Staatsbahn hat vertragsmäßig auch den Betrieb auf demjenigen am 1. August 1869 eröffneten Theile der Südharzbahn übernommen, welcher als Eigenthum der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die 3,303 Meilen lange Strecke Nüxei (Grenze)-Nordhausen umfaßt. Die Betriebs-Einnahmen auf dieser Strecke fallen unverkürzt der Bahn-Eigenthümerin zu, während die betriebsleitende Verwaltung in einem, nur dem Betrage der wirklich aufgewendeten Kosten entsprechenden Maße entschädigt wird.

Die Herauszahlungen an Schaumburg-Lippe, Bremen ꝛc., als Mitbesitzer einiger Bahnstrecken, haben im Jahre 1869 zusammen 691 533 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Im Jahre 1869 wurde auf der 2,72 Meilen langen Strecke Suderburg-Eschede das zweite Geleise hergestellt und dem Betriebe übergeben.

b) **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Der Umbau von 4 Wegeunterführungen der Lehrte-Hildesheimer und von 2 der Bremer Strecke in Eisen wurden in Angriff genommen. Mit der Aufbringung einer Eisenconstruction an Stelle des bisherigen Holzoberbaues der Fuhsebrücke bei Peine wurde begonnen. Für die Trajekt-Anstalt bei Hohnstorf wurde eine Dampffähre neu angeschafft.

Außer den bereits im Bau befindlichen 17 Wärterwohnungen der Strecke Göttingen-Arenshausen wurden noch 32 Stück einfache und 9 Doppelwohnungen vollendet, auch 13 einfache und 7 Doppelwohnungen unter Dach gebracht.

c) **Stationsbauten.** In Hannover wurde ein neuer Produkten- und ein Rangirbahnhof angelegt, ein Stationsgebäude, ein Güter-Expeditionsraum, eine Wege-Ueberführung und verschiedene kleine Anlagen hergestellt. Es wurden ferner fertig gestellt der Erweiterungsbau des Direktionsgebäudes und der Wagenreparatur-Werkstatt. Eine Schiebebühne von 1⅓ Ruthen Breite wurde angelegt. Mit dem Neubau des Stationsgebäudes wurde begonnen. Auf den Stationen Sarstedt, Nordstemmen, Minden, Bückeburg und Stadthagen wurden Bahnmeisterwohnungen im Rohbau vollendet, in Nordstemmen außerdem eine Beamten-Dienstwohnung für zwei Familien unter Dach gebracht. In Lehrte wurde ein Kohlenschuppen hergestellt. Auf den Stationen Eschede, Unterlüß, Suderburg, Winsen und Bevensen sind 5 Beamten-Wohnungen angelegt. In Harburg, Bienenbüttel und Eschede wurden neue Stationsuhren angeschafft. Auf den Stationen Neustadt, Verden, Achim, Geestemünde, sowie Melle, Wissingen, Velpe, Hörstel und Banteln, Salzderhelden, Dransfeld und Münden wurde mit dem Bau von Dienstgebäuden theils begonnen, theils sind dieselben fertig gestellt.

Auf Station Freden wurde der Bau eines Empfangsgebäudes und des Güterschuppens, die Erweiterung des Bahnhofsplanums, Verlängerung eines Nebengeleises und Verlegung eines Zufuhrweges vollendet.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Hannoversche Staatsbahn besitzt an derartigen Anlagen:

1) Zwei Haupt-Reparatur-Werkstätten in Hannover und Göttingen mit 12 Filialen auf anderen Stationen, in welchen der Hauptsache nach die Reparaturen des Lokomotiv- und Wagenparks, nebenbei aber auch verschiedene Um- und Neubauten desselben ausgeführt wurden.

In den sämmtlichen Werkstätten arbeiteten im Jahre 1869 . . 1846 Handwerker und 416 gewöhnliche Arbeiter mit einer Leistung von 400 980 Lohn- und 168 271 Accord-Tagewerken. Es berechnete sich durchschnittlich das Lohn-Tagewerk zu 18 Sgr. 1,1 Pf. und das Accord-Tagewerk zu 29 Sgr. 2,5 Pf.

2) Drei Schwellen-Präparir-Anstalten in Hannover, Lehrte und Göttingen, in welcher die sämmtlichen bei der Bahn zur Verwendung kommenden Schwellen mit Zinkchlorid imprägnirt werden.

3) Zwei Coaksbrennereien in Osnabrück und Harburg, von denen die letztere zu Privatzwecken verpachtet ist, während die erstere auch nur die Hälfte der vorhandenen François'schen Oefen im Betriebe hatte, nachdem seit längerer Zeit die Verwendung der reinen Steinkohle zur Lokomotivfeuerung in ausgedehntere Aufnahme gekommen ist.

4) Eine lediglich die Beleuchtung des Bahnhofes vermittelnde Gasanstalt auf Station Hannover, welche im Jahre 1869 bei durchschnittlich 1663 Flammen = 13 851 042 Cubikfuß Gas (1000 Cubikfuß zu etwa 25 Sgr.) lieferte.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869 durch Neubeschaffung resp. Umbau um 20 Lokomotiven, 47 Personenwagen und 489 Gepäck- und Güterwagen vermehrt; dagegen ausrangirt 8 Lokomotiven, 5 Personen- und 201 Gepäck- und Güterwagen.

VI. **Ausnutzung der Wagen.** Mit jeder Personenwagen-Achse wurden durchschnittlich 4,93 Personen befördert, mit einer Einnahme von 12 Sgr. 10,6 Pf. pro Meile. Jede Güter-, Gepäck- und Viehwagen-Achse war durchschnittlich mit 32,52 Centner belastet und brachte ein pro Meile 5 Sgr. 10,14 Pf.

VII. **Personenverkehr.** Die seit Oktober 1867 auf allen Hannoverschen Bahnstrecken nach und nach eingeführte 4. Wagenklasse, welche sofort und namentlich im vorigen Jahre eine so lebhafte Aufnahme fand, hat auch im Jahre 1869 eine bedeutende Verkehrssteigerung herbeigeführt, indem von 395 202 Personen, welche gegen das Vorjahr überhaupt mehr zur Beförderung gelangten, 280 499 Personen auf die 4. Wagenklasse entfallen.

Die Steigerung der Einnahme aus dem Personenverkehre, welche pro 1869 dem Vorjahre gegenüber 149 733 Thlr. betrug, liefert den Beweis, daß mit der Einführung der 4. Wagenklasse pecuniäre Verluste für die Bahn nicht verbunden gewesen sind.

VIII. **Güterverkehr.** Im Laufe des Jahres 1869 sind für die meisten der Hannoverschen direkten Verkehre neue Tarife herausgegeben, durch welche mit einer durchgreifend reformirten, eine allgemeine Uebereinstimmung bezweckenden Waaren-Klassifikation wesentliche Frachtermäßigungen für verschiedene wichtige Transportartikel eingeführt wurden.

IX. **Genossenschafts-Kassen.** Eine neben der Pensions- ꝛc. Kasse bestehende Sterbekasse der Angestellten und Arbeiter der Bahn, welche beim Todesfalle jedes Mitgliedes den Hinterbliebenen eine Zahlung von 65 Thlrn. sichert, hatte ult. 1869 bei 5295 Theilnehmern ein Kapitalvermögen von 55 984 Thlrn.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Minden-Braunschweigische Grenze 14,136 M., Lehrte-Harburg 20,444 M., Wunstorf-Bremen 13,396 M., Kreiensen-Münden 9,742 M., zusammen 57,762 Meilen.

76. Hierin sind auch die Kosten der technischen Aufsicht und die Zinsen während der Bauzeit enthalten.

80a. Desgleichen hierin die Kosten der Wärterhäuser.

81. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich nur auf die Anlage-Kosten der Bahnhöfe und Haltestellen.

84. Dies sind die Kosten der Betriebs-Einrichtung.

85. Für die im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Eisenbahnen in einer Ausdehnung von 109,505 Meilen beträgt das verwendete Anlage-Kapital . . . . 55 213 500 Thlr.
Rechnet man hiervon ab die Antheile, welche von fremden Staaten resp. Gesellschaften verausgabt sind und zwar:
1) vom Staate Bremen für die gemeinschaftlich erbaute Bahn von Wunstorf nach Bremen (mit Ausnahme einiger Bahnhöfe) und die Bremen-Geestebahn mit 6 082 722 Thlr.
2) von Schaumburg-Lippe für die Erbauung der, das Fürstenthum Bückeburg durchschneidenden Theile der Strecke Hannover-Minden von 3,279 Meilen mit . . . . 1 061 994 „
3) von der Köln-Mindener E.-G. für die 0,685 Meilen lange Strecke Lippesche Landesgrenze-Minden mit . . . . 1 366 488 „
zusammen . . . . 8 511 204 „
so verbleibt als Preußischer Antheil ein Anlage-Kapital (für 94,161 Meilen) von . . 46 702 296 Thlrn.
Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel hat auf den Preußischen Antheil desselben beschränkt werden müssen, indem die speziellen Verwendungen der fremdherrlichen resp. Köln-Mindener Antheile nicht bekannt sind.

86. Der Preuß. Theil des verwendeten Anlage-Kapitals beträgt pro Meile Bahnlänge 495 983 Thlr. und pro Kilometer 65 850 Thlr. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Hannoversche Verwaltung noch 25/122 Antheile an 36 Verbands-Personenwagen, 12 combinirten Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes.

165 u. 182. Außerdem sind noch 3551 Centner Militairgepäck befördert. Von demselben sind 37 149 Centnermeilen zurückgelegt worden.

177b. Dies ist die Anzahl der beförderten Lokomotiven und Tender; außerdem wurden noch 1525 Achsen Personen- und Güterwagen befördert.

178. Außerdem wurden noch befördert: 2129 Ladungen Pferde und 17 043½ Ladungen Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Erleuchtung der Dienstlokale, Wärterbuden und optischen Telegraphen.

268a u. c. Nach Abzug der Herauszahlungen an Bremen, Schaumburg-Lippe und die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von 691 533 Thlrn. verbleibt ein Ueberschuß von 3 466 079 Thlrn. Dieser Ueberschuß, dem Preuß. Antheile des verwendeten Anlage-Kapitals von 46 702 296 Thlrn. (siehe Erläuterung zu Kol. 85) gegenübergestellt, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 7,42 Proc.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Hannoverschen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	560 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	2037 „
beim Erneuerungsfonds	„ Bahnanlagen (Kol. 283a)	420 926 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	145 292 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 62 079 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 18 276 Thlr. für Betriebsmittel ꝛc. gezahlt worden sein.

440. Von den ult. 1868 verbliebenen Kassenbeständen der vormaligen Kranken- und Unterstützungs-Kasse und der Pensionskasse für Dienstleute und Lohnarbeiter von zusammen . . . . 265 981 Thlrn.
sind der Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn in Münster als Abfindung wegen der mit dem 1. Januar 1868 an jene Verwaltung abgetretenen Bahnstrecke Rheine-Emden überwiesen . . . . 38 411 „
so daß ein Bestand von . . . . 227 570 Thlrn.
verblieben ist, wie hier vorgetragen.

8. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** ist das Nähere in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 161 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht eingetreten.

Ebenso enthalten über die Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes durch die Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn, sowie über die gemeinschaftliche Benutzung verschiedener Bahnhöfe ꝛc. mit anderen Bahn-Verwaltungen, die Verbindungsbahn in Frankfurt a/M. ꝛc. die Jahrgänge 1860 und 1862 der Statistik (S. 7 u. 8 der Berichte) spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Eine Auswechselung der alten Geleise mit Schienen des neuen Profils A fand statt auf den Bahnhöfen Gießen, Butzbach, Friedberg, Nieder-Wöllstadt, Groß Karben, Vilbel und Bonames. Außerdem wurde zur Gewinnung geeigneter Schienen des Profils A für die Unterhaltung der älteren Geleisstrecken das 1. Bahngeleis bei Bockenheim von Meilennummer 26,6659 bis 26,7359 aufgenommen und durch neue Schienen desselben Profils ersetzt. Zu dieser Umlegung waren erforderlich: 3023,19 Ruthen Schienen des Profils A und 16,82 Ruthen

Schienen desselben Profils als Zwangsschienen ꝛc. Zur Auswechselung in beiden Geleisen wurden verwendet: 271,41 Ruthen Schienen des Profils B und 1564,13 Ruthen des Profils A. Die Bahnhofsgeleise, Ausweichungen ꝛc. sind im Jahre 1869 um 239,4 Ruthen und 2 Weichen vermehrt.

b) **Bauten auf freier Bahn.** Auf der Königl. Preuß. Strecke wurden 19 Wohnhäuser für Bahnwärter, worunter 2 für 2 Familien und 1 für 4 Familien, erbaut und neue Gradientenzeiger an den Brechpunkten des Bahnplanums errichtet. In der Bahnmeisterei Bockenheim wurden 5 größere Durchlässe mit Verstärkungsgewölben unter den Geleisen versehen.

c) **Stationsbauten.** Auf Station Kassel wurde das Wasserstations-Gebäude erweitert, eine neue, doppelt wirkende Dampfpumpe nebst Kessel und Röhrenleitung dazu aufgestellt und ein Lokal für Stationsbeamte zur speziellen Leitung und Ueberwachung des Rangir- und Fahrdienstes erbaut. Auf Station Wabern erfolgte die Erbauung eines Wohnhauses für 2 Stationsbeamte und die Verlängerung eines Durchlasses in Folge der stattgehabten Geleisverlängerung. Das Empfangsgebäude auf Station Zimmersrode wurde vergrößert und auf Station Gießen bauliche Veränderungen im Empfangsgebäude, am Perron ꝛc. vorgenommen. Auf den Stationen Lang-Göns, Butzbach, Nauheim, Friedberg, Nieder-Wöllstadt und Vilbel wurden 10 Wohnhäuser und 3 Buden für Weichensteller, auf Station Frankfurt ein Lokal für Stationsbeamte, welche den Rangir- und Fahrdienst speziell zu leiten und zu überwachen haben, erbaut und auf den Stationen Wabern, Lang-Göns, Butzbach, Nauheim, Friedberg, Nieder-Wöllstadt und Vilbel Güterkassen-Lokale hergestellt.

d) **Telegraphen-Anlagen.** Die ganze Bahn ist mit 242 electromagnetischen Läutewerken versehen und dazu eine dritte Telegraphen-Leitung hergestellt worden, für welche 36 803 Thlr. auf Betriebskosten verausgabt sind.

III. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personenwagen I. u. II. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 2,711	Personen und brachte ein pro Meile	0,394	Thlr. im Jahre 1869,
„ 3,163	„ „ „ „ „ „	0,469	„ „ „ 1868,
„ 3,24	„ „ „ „ „ „	0,4789	„ „ „ 1867,
„ 2,85	„ „ „ „ „ „	0,4159	„ „ „ 1866,
„ 3,58	„ „ „ „ „ „	0,5298	„ „ „ 1865.

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 6,45	Personen und brachte ein pro Meile	0,444	Thlr. im Jahre 1869,
„ 6,137	„ „ „ „ „ „	0,469	„ „ „ 1868,
„ 6,57	„ „ „ „ „ „	0,4895	„ „ „ 1867,
„ 8,02	„ „ „ „ „ „	0,5758	„ „ „ 1866,
„ 5,655	„ „ „ „ „ „	0,4617	„ „ „ 1865.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Wagen-Achse kam durchschnittlich:

eine Belastung von	36,70	Ctr.. u. eine Einnahme pro Meile von	8,311	Sgr. im Jahre 1869,
„ „ „	36,18	„ „ „ „ „ „ „	9,285	„ „ „ 1868,
„ „ „	36,1	„ „ „ „ „ „ „	9,603	„ „ „ 1867,
„ „ „	33,98	„ „ „ „ „ „ „	9,640	„ „ „ 1866,
„ „ „	29,96	„ „ „ „ „ „ „	9,933	„ „ „ 1865.

Die leer gelaufenen Güterwagen betrugen 34,24 Proc. der beladenen, oder täglich 126 Achsen über die ganze Bahn, gegen

28,07	Proc. und täglich	121	Achsen in	1868,
27,7	„ „ „	110	„ „	1867,
25,64	„ „ „	98	„ „	1866,
18,26	„ „ „	67	„ „	1865.

Der sehr hohe Procentsatz der leer gelaufenen Wagen findet in dem Umstande seine Begründung, daß die zu Kohlen- und Erz-Transporten benutzten Wagen nur in einer Richtung beladen laufen.

IV. **Personen-Verkehr.** Der bisher bestandene Mitteldeutsche Verband ist mit dem 1. Januar 1869 aufgelöst. Von demselben ist für die Main-Weser-Bahn noch der Verkehr mit den Stationen Marburg, Gießen und Nauheim und der Transit-Verkehr der Berlin-Anhaltischen, Leipzig-Dresdener und Thüringischen Bahn mit der Nassauischen Staatsbahn via Gießen-Wetzlar, sowie der Leipzig-Dresdener und Thüringischen Bahn mit der Rheinischen und Köln-Gießener Bahn via Gießen-Wetzlar bestehen geblieben, während der frühere Mitteldeutsche Verkehr nach und von den Bahnlinien Kassel-Kreiensen-Braunschweig-Magdeburg-Berlin-Stettin auf den Westdeutschen beziehungsweise Norddeutschen Verband übergegangen ist.

Der Nordwestdeutsche Verband, seit dem 1. Januar 1869 neu gegründet, umfaßt den Verkehr von und nach Stationen der Taunus-, Nassauischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, Frankfurt-Hanauer, Pfälzischen, Rhein-Nahe-, Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahnen, nach und von Stationen der Main-Weser-Bahn, der Hannoverschen Staatsbahn, der Lübeck-Büchener, Berlin-Hamburger, Braunschweigschen, Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Stettiner Bahnen und den Stationen Carlshafen und Warburg (Hessische Nordbahn).

Erneuert, beziehungsweise neu eingeführt wurden im Jahre 1869 Rundreisebillets

a) von Bremen, Hannover, Hamburg, Braunschweig über Kassel-Frankfurt a/M., beziehungsweise Kassel-Gießen nach der Rheingegend ꝛc. für die Monate Mai bis incl. September;

b) dergleichen von Münster über Kassel-Frankfurt a/M. nach der Rheingegend vom Mai bis September;

c) dergleichen für die Tour Frankfurt-Gießen-Wetzlar-Oberlahnstein-Wiesbaden-Frankfurt.

Fahrbillets 4. Klasse wurden nur an Kinder unter 10 Jahren, welche allein reisen, sowie als Zukaufsbillete zu den Retourbilleten 3. Klasse, wenn auf der Rückfahrt ein Schnellzug benutzt wird, ausgegeben.

Auswanderer wurden zu dem ermäßigten Preise von 1 Sgr. 8 Pf. pro Meile in der 3. Klasse und Kinder unter 10 Jahren für die Hälfte dieser Taxe im direkten Verkehre nach Hamburg, Harburg, Bremen und Geestemünde befördert, wobei sie 100 beziehungsweise 50 Pfund Gepäck frei expedirt bekommen.

V. **Güter-Verkehr.** Die Tarife im Güter-Verkehr der Main-Weser-Bahn sind im Jahre 1869 fast durchgängig neu berechnet.

Hinsichtlich des Mittel-, West- und Nordwestdeutschen Verbandes und wie weit die Main-Weser-Bahn an denselben betheiligt ist, siehe vorstehend ad IV. dieses Berichts. Weiter wird bemerkt, daß der zum früheren Mitteldeutschen Verbande gehörig gewesene Verkehr der Sächsischen Staatsbahn, Leipzig-Dresdener, Thüringischen und Werra-Bahn einerseits und der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn andererseits, sich nunmehr als Sächsisch-Rheinischer Verband constituirt hat, welcher letztere noch durch Zutritt der Nassauischen Staatsbahn erweitert ist.

An direkten Verkehren sind im Jahre 1869 neu eingeführt:

1) der Niederländisch-Mittelrheinische, reiner Transit-Verkehr, und zwar zwischen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn einerseits und der Frankfurt-Hanauer Bahn (Aschaffenburg), der Main-Neckar-Eisenbahn (Darmstadt) und der Badischen Staatsbahn (Mannheim) andererseits;

2) der Niederländisch-Badisch-Württembergische, reiner Transit-Verkehr, und zwar zwischen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn einerseits und der Main-Neckar-Eisenbahn (Heidelberg), der Badischen und der Württembergischen Staatsbahn andererseits;

3) der Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichische, auch blos Transitverkehr, und zwar zwischen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn einerseits und den Bayerischen Staats- und Ostbahnen, der Böhmischen Westbahn, der Kaiserin Elisabeth- und der Oesterreichischen Südbahn andererseits;

4) direkter Verkehr via Gießen-Arenshausen resp. Northeim, und zwar:

eigener Verkehr der Main-Weser-Bahn mit der Halle-Kasseler, Magdeburg-Leipziger, Leipzig-Dresdener und Sächsischen Staatsbahn und

Transit-Verkehr a) der Köln-Gießener und Bergisch-Märkischen Bahn mit der Hannoverschen, Magdeburg-Leipziger- beziehungsweise Halle-Kasseler, der Leipzig-Dresdener und der Sächsischen Staatsbahn;

b) der Nassauischen Staatsbahn mit der Magdeburg-Leipziger resp. Halle-Kasseler, der Leipzig-Dresdener und der Berlin-Anhaltischen Bahn;

c) der Köln-Gießener mit der Berlin-Anhaltischen Bahn;

d) der Halle-Kasseler Bahn (Sangerhausen) mit der Main-Neckar-, der Frankfurt-Hanauer, der Taunusbahn, der Nassauischen Staatsbahn via Frankfurt, der Hessischen Ludwigsbahn, den Pfälzischen Bahnen, der Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahn (für Salztransporte);

e) der Oesterreichischen Staatsbahn und Kaiser Ferdinands Nordbahn mit der Köln-Gießener Bahn (für Getreide ꝛc);

5) Verkehr der Köln-Mindener Bahn mit den Pfälzischen und der Taunusbahn für Rohprodukte.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Von der in den Tarifen angenommenen Bahnlänge kommen auf Preuß. Gebiet . . . . . 18,1894 Meilen,
" Großherzogl. Hessisches Gebiet 8,8206 "

85 u. 86. Auf dieses Baukapital sind von der Hessischen Nordbahn und der Hannoverschen Staatsbahn 1 152 744 Thlr. erstzt, es beträgt also das für die Main-Weser-Bahn verbliebene Baukapital . . . 16 150 214 Thlr., pro Meile Bahnlänge 611 056 Thlr., pro Kilometer 81 113 Thlr.

146. Die Belastung der Güterwagen kann nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden, weil die Notirung der Güter nach den zum Transport verwendeten Wagen-Kategorien bei der Main-Weser-Bahn nicht stattfindet. Die hier angegebenen Durchschnittssätze beziehen sich außerdem nur auf beladene Güter- ꝛc. Wagen, indem die leer gelaufenen nicht mit eingerechnet sind.

149b. Die hier angegebenen Achsmeilen haben die eigenen Wagen der Postverwaltung, welche dieselbe in einzelne Züge einstellt, zurückgelegt. Außerdem haben von der Main-Weser-Bahn im Dienste der Postverwaltung gestellte Gepäckwagen noch 15 031 Achsmeilen durchlaufen, welche in Kol. 142a mitenthalten sind.

Für die Postbeförderung besteht die Einrichtung, daß die Postverwaltung in einzelnen Zügen eigene ambulante Wagen einstellt, in anderen einzelne von ihr eingerichtete Coupé's der Hannoverschen Staatsbahn benutzt und in wieder anderen Zügen von den Eisenbahn-Verwaltungen die Wagen je nach Bedarf gestellt werden.

165 u. 166a. Hierin sind 5820 Ctr. Auswanderergut enthalten, welche zum Tarifsatz des Frachtguts 1. Klasse befördert wurden.

169. Dies sind die von der Post zum Transport aufgegebenen Eilgüter.

183b, 188b u. 194b. Außer den in Kol. 169 aufgeführten Post-Eilgütern wird noch für die der Postverwaltung beförderten Sendungen ein Gewicht von 510 883 Centnern und 9 802 850 Centnermeilen zu berechnen sein.

219. Die Mehr-Einnahme von 241 095 Thlrn. auf diesen Titel ist hauptsächlich dadurch entstanden, daß die Vorräthe an Bahn- und Betriebsmaterialien, welche früher sogleich nach ihrem Ankauf, also vor ihrer Verwendung in den Betrieb, aus Betriebsfonds bezahlt waren und theilweise auch ohne Geldanschlag zu Buche standen, nach den bei den Königl. Staatsbahnen bestehenden Rechnungs-Grundsätzen zunächst auf Vorschuß-Conto verausgabt werden mußten und daher als außerordentliche Einnahme in Rechnung gestellt werden konnten, sodann aber auch dadurch, daß größere Massen für den Betrieb nicht mehr verwendbare alte Materialien zum Verkauf gebracht wurden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

275. Die hier aufgeführte Summe von 127 644 Thlrn. für Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc. ist von den Ausgaben abgesetzt und besteht aus folgenden Einzelbeträgen:

für Beschaffung und Anbringung electrischer Läutewerke	36 804	Thlr.
für Neubeschaffung der Lokomotiven und Wagen aus dem Jahre 1868	38 638	„
für separate Preuß. Rechnung	302	„
die im Etat pro 1869 bereits vorgesehenen Beträge für nachstehende Beschaffungen und Bauten, welche pro 1869 nicht vollendet werden konnten und zwar:		
a) für Beschaffung von Stationsuhren	3 700	„
b) für Erweiterung des Stationsgebäudes zu Zimmersrode	4 100	„
c) für Neubeschaffung von Wagen	26 100	„
d) für Umbau der Lokomotiven „Neckar" und Nr. 33	18 000	„
Summa wie vorseitig	127 644	Thlr.

354—403. Mit der Hessischen Nordbahn gemeinschaftlich sind nachstehende Beamte:

ad Kol. 354 . . 3 Bahnmeister
" " 355 . . 18 Bahnwärter
" " 357 . . 27 Weichensteller
" " 359 . . 2 Stations-Vorsteher
" " 360 . . 8 Stations-Assistenten
" " 361 . . 1 Stations-Vorsteher
" " 364 . . 9 Portiers
" " 365 . . 6 Nachtwächter
" " 368 . . 6 Telegraphisten
" " 370 . . 1 Magazins-Verwalter
ad Kol. 371 . . 1 Assistent des Magazins-Verwalters
" " 372 . . 1 Magazins-Aufseher
" " 389 . . 1 Stationskassen-Rendant
" " 394 . . 1 Güter-Expedient
" " 395 . . 6 Assistenten
" " 397 . . 1 Wiegemeister
" " 400 . . 1 Ober-Maschinenmeister und 1 Maschinenmeister
" " 402 . . 5 Eisenbahn-Sekretäre
" " 403 . . 3 Werkmeister.

358. Außerdem ist noch ein Büreaudiener mit einem Gehalte von 182 Thlrn. angestellt.

379. Die 3 Betriebs-Inspektoren üben zugleich auch die Funktionen der früheren Abtheilungs-Ingenieure aus.

389. Außer den hier aufgeführten Beamten fungiren auf den größeren Stationen noch 5 Assistenten (siehe Kol. 395) ausschließlich für den Billetverkauf. Auf den kleineren Stationen besorgen die Stations-Vorsteher und deren Assistenten diesen Dienst neben ihren übrigen Amtsverrichtungen.

407. Außer den hier angegebenen Tagewerken sind noch 544 Werkstätten-Arbeiter beschäftigt gewesen, für welche ein Gesammtlohn von 113 282 Thlrn. verausgabt worden ist und von denen ein Jeder im Durchschnitte den zwischen 14 ⅚—37 ½ Sgr. schwankenden Lohnsatz bezogen hat.

455. Der Kassenbestand von 19 925 Thlrn. ist in Königl. Preuß. Staats-Anleihe-Obligationen angelegt worden. Es hat in Folge dieser Kapitals-Anlage eine Ueberzahlung von 293 Thlrn. stattgefunden, welche an die Betriebskasse geschuldet werden.

9. Nassauische Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Im Jahre 1869 wurden nach dem im statistischen Berichte pro 1868 S. 163 näher beschriebenen Systeme des Regierungs- und Bauraths Hilf auch einige Weichenzüge auf den Bahnhöfen zu Diez und Limburg mit einer Gesammtlänge von 132 Ruthen ganz in Eisen ausgeführt, wobei die Schienen auf eisernen Querschwellen ruhen und ebenso auf diesen befestigt sind, wie auf den eisernen Langschwellen.

Die Anlage des zweiten Bahngeleises in der Strecke Rüdesheim-Hattenheim wurde durch Ausführung der hierzu erforderlichen Erdarbeiten und durch Einleitung der Kiesbeschaffung vorbereitet.

b) **Stationsbauten.** Der Bahnhof zu Geisenheim wurde mit einem neuen Güterschuppen, einer Verladerampe und mit einer besonderen Zufuhrstraße versehen. Auf dem Bahnhofe zu Ems wurde ein weiterer Güterschuppen zur Niederlage von Mineralwasser erbaut. Die im Jahre 1868 begonnene, lediglich für den Erzverkehr bestimmte Haltestelle Kerkerbach ist vollendet und dem Betriebe übergeben worden.

II. **Industrielle Anlagen.** In den Reparatur-Werkstätten zu Limburg, Lahnstein und Mosbach wurden im Jahre 1869 283 Arbeiter beschäftigt, welche zusammen 59 773 Thlr. Lohn bezogen haben.

III. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war im Jahre 1869 durchschnittlich besetzt mit $3{,}_{48}$ Personen und brachte ein $0{,}_{3006}$ Thlr. gegen $3{,}_{45}$ Personen und $0{,}_{2941}$ Thlr. im Jahre 1868. Auf jede Güter-, Equipagen- und Viehwagen-Achse kam im Jahre 1869 eine durchschnittliche Belastung von $45{,}_{72}$ Ctr. und eine Einnahme von $7{,}_{312}$ Sgr. gegen $41{,}_{14}$ Ctr. resp. $6{,}_{436}$ Sgr. im Vorjahre.

IV. **Personen-Verkehr.** Es wurde ein direkter Personen-Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn, sowie mit den Pfälzischen Eisenbahnen hergestellt.

Ferner wurden Rundreise-Billets II. und III. Klasse für die Route Frankfurt a/M., Gießen, Wetzlar, Ems, Oberlahnstein, Wiesbaden, Frankfurt a/M. eingeführt, mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung, Gewährung von 50 Pfd. Freigepäck und 10 tägiger Gültigkeit.

V. **Güter-Verkehr.** Ein Spezial-Tarif für „rohen Phosphorit" trat im Binnenverkehre in Kraft. Außerdem wurde neu eingeführt: ein Tarif für den direkten Verkehr via Gießen-Northeim, resp. Arenshausen unter Festsetzung eines Spezial-Tarifes für Salz; ein ermäßigter Tarif für rohen Phosphorit, für Fenster-, Tafel- und Hohlglas, sowie für „grobe Eisenfabrikate" im direkten Verkehre mit der Rhein-Nahe-Bahn; ein Tarif mit dem Norddeutschen Verbande und ein Tarif mit dem Sächsisch-Rheinischen Verbande.

Für den direkten Verkehr mit Belgien, sowie mit der Rheinischen Bahn fanden Klassifikations-Aenderungen im Tarif statt.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Eine allgemeine Krankenkasse besteht zur Zeit nicht, dagegen haben die Beamten stations- und streckenweise besondere Kranken-Vereine zur Heranziehung ärztlicher Hülfe gebildet.

VII. **Neue Bahnlinien.** Die im Jahre 1869 noch im Bau begriffenen Zweigbahnen wurden im folgenden Jahre dem Betriebe übergeben und zwar: die Zweigbahn von Limburg nach Hadamar von 1,07 Meilen am 1. Januar 1870 und die Zweigbahn von Diez bis Zollhaus (oberhalb Hahnstätten) von 1,46 Meilen am 1. Juni 1870.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Lahnstein bis Ems.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

224. In dieser Summe sind 33 988 Thlr. für Erneuerung von Schienen und Schwellen enthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale, einschließlich der Wärterbuden.

246a—c. Die hier aufgeführten Summen enthalten auch die Kosten der Erneuerungen und zwar der Lokomotiven und Tender mit 6865 Thlrn., der Personenwagen mit 3871 Thlrn. und der Lastwagen mit 4762 Thlrn.

264 u. 268. Wenn man von den Ausgaben die Kosten für Erneuerungen des Oberbaues und der Transportmittel mit 52 122 Thlrn., die Kosten der Ergänzungen mit 17 778 Thlrn. und die à conto des Reservefonds verausgabten 1131 Thlr. in Abzug bringt, so beträgt die Summe aller Ausgaben (Kol. 264) 457 540 Thlr. und der Ueberschuß (Kol. 268) 634 085 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Nassauischen Bahn nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten.

Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen	508 Thlr.
	„ Betriebsmittel	624 „
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen	36 623 „
	„ Betriebsmittel	15 498 „

356. Hilfswärter sind nicht angestellt, dagegen werden 18 Vorarbeiter mit einem Gehalt von 228 Thlrn. beschäftigt.

373—377. Diese Angaben beziehen sich nur auf die Unterhaltung des Oberbaues und des Bahnkörpers.

377 u. 411. Es sind hier die wirklichen Arbeitsstunden, abzüglich der Ruhestunden, angegeben.

10. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,

2) die einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildende Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn,

3) die 1,43 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort mündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Gütertransport benutzt wird.

Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869:

1) die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau	beide doppelgeleisig	47,55 Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz		3,76 „
c) die Verbindungsbahn in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe		0,31 „
	zusammen	51,62 Meilen;

2) die Schlesische Gebirgsbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Kohlfurt-Lauban-Reibnitz-Ruhbank-Dittersbach-Waldenburg-Altwasser	17,23 Meilen,	
b) die Zweigbahnen Görlitz-Lauban	3,40 „	
und Ruhbank-Liebau-Landesgrenze	2,49 „	
zusammen		23,12 „

Die Zweigbahn Ruhbank-Liebau-Landesgrenze wurde am 29. Dezember 1869 dem Betriebe übergeben, dieselbe ist jedoch bei den Durchschnittsberechnungen wegen der kaum in Betracht kommenden kurzen Zeit des Betriebes unberücksichtigt geblieben.

Den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen (mit Ausnahme der Kol. 86) liegen deshalb 51,62 Meilen für die Niederschlesisch-Märkische und 20,63 Meilen für die Schlesische Gebirgsbahn, zusammen 72,25 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1869 sind im Ganzen 15 300 laufende Ruthen Geleise und 55 256 Stück Schwellen ausgewechselt; es sind daher die Schienen um 6,05 Proc. und die Schwellen um 5,76 Proc. erneuert worden. In Folge Veränderung der Nebengeleise wurden dieselben verringert auf Bahnhof

Berlin um	798,78 Ruthen	Breslau um	91,33 Ruthen
Neuzelle um	1,25 „	Görlitz	286,17 „
Maltsch „	1,25 „	zusammen um	1178,98 Ruthen.

Vermehrt wurden die Neben-Geleise auf den Stationen der Hauptbahn um 2017,36 laufende Ruthen, dagegen die Zahl der Ausweichungen um 13 verringert.

2. An den **Brücken** und **Durchlässen** kamen im Jahre 1869 folgende Veränderungen vor:
Verlängerung des Doppeldurchlasses bei Rummelsburg;
Umbau des Bauwerks Nr. 114 bei Frankfurt und des Westportals des Bauwerks Nr. 116 daselbst;
Abbruch der Wege-Ueberführung Nr. 120 daselbst in Folge des Baues der Märkisch-Posener Bahn;
Verschüttung des Durchlasses Nr. 258 in Folge Verbreiterung des Planums bei Guben;
Abbruch dreier kleiner Brücken in Folge Umbaues dieses Bahnhofes und Verlängerung der Durchlässe Nr. 1054, 1055 und 1056 in Folge Erweiterung des Bahnhofes Neumarkt.
Alsdann ist eine Wege-Ueberführung bei Guben behufs Verlegung der Guben-Cottbus'er Chaussee erbaut.

3. An umfangreicheren **Stationsbauten** kamen zur Ausführung:

in Station Berlin der Bau einer Kutschenrampe mit Einfriedigung, einer Umwährungsmauer zu beiden Seiten des Empfangsgebäudes, einer Schiebebühne und Drehscheibe zu den Geleisen nach der städtischen Gasanstalt am Stralauer Platz, Pflasterung der Abfahrts- und Ankunftsstraße beim neuen Empfangsgebäude, sowie Legung von Trottoirs daselbst, Einrichtung einer Wohnung im alten Werkstätten-Gebäude, der Gasbeleuchtung im Werkstätten- und Wohngebäude am Markgrafendamm und von Garten-Anlagen;

in Station Frankfurt a/O. der Bau eines Uebernachtungslokals, sowie eines Fußgänger-Tunnels, Pflasterung und Entwässerung der Güterfahrstraße, Einrichtung der Gasbeleuchtung zum Güterschuppen und für die Weichen, Umlegung der Wasserleitung;

in Station Guben der Bau eines kreisförmigen Lokomotivschuppens für 6 Stände, einer Wasserstation und einer Drehscheibe von 38 Fuß Durchmesser, Anschüttung einer Rampe zur Verlegung der Guben-Cottbus'er Chaussee und der Verbreiterung resp. Erhöhung des Bahnplanums;

in Station Kohlfurt die Vollendung des Baues eines Lokomotivschuppens, der Bau einer Telegraphenbude, einer bedeckten Perronhalle an der Nordseite des Empfangsgebäudes, der Verlängerung des Perrons an der Görlitzer Seite, Abbruch zweier Drehscheiben und Wiederaufbau einer derselben, Abbruch und Wiederaufbau einer Viehrampe, Anlage einer 788 Fuß langen Wasserrohrleitung zwischen der Wasserstation der Gebirgsbahn und dem neu erbauten Lokomotivschuppen und Vervollständigung der Beleuchtungs-Anlagen;

in Station Neumarkt der Bau eines Güterschuppens, die Erweiterung des Bahnhofsterrains an der Nordseite des Bahnhofes, Anlage und theilweise Pflasterung resp. Chaussirung einer Güterfahrstraße, Abbruch und Wiederaufbau einer Viehrampe;

in Station Nimkau ein 49⅔ Fuß langer Anbau an das Stationsgebäude und Verbreiterung der Anfahrtsstraße zu diesem Gebäude;

in Station Breslau die Vollendung des Baues eines Güterschuppens für abgehende Güter, sowie Herstellung einer Ueberbrückung von demselben nach dem Güterschuppen für ankommende Güter, Einrichtung eines Büreaus im Eilgutschuppen und je eines Büreaus in den Schuppen für ankommende und abgehende Güter, der Bau eines massiven Entwässerungs-Kanals und von Zweigkanälen von dem Hauptkanal bis zu dem Seitengraben auf der nördlichen Seite des Bahnhofes nebst Herstellung von 72 Einfall-Oeffnungen, Tieferlegung des Kanals hinter dem neugebauten Lokomotivschuppen und Verbindung mit dem Kanale des Pfeffergrabens; Aufstellung einer Centesimalwaage und eines hölzernen Waagehäuschens bei der Werkstatt, sowie Anlegung einer Schiebebühne zur Verbindung der Werkstattgeleise, eines massiven Waagehäuschens auf der Ueberladerampe, einer Drehscheibe auf der östlichen Seite des großen Lokomotivschuppens und Anlage von 2 Feuergruben vor demselben, Verlängerung der Feuergruben im umgebauten Lokomotivschuppen, sowie Einrichtung der Gasbeleuchtung, Herstellung der Wasserleitung vom großen Lokomotivschuppen bis zum Empfangsgebäude und Verbindung derselben mit der Retirade, Abbruch eines Kohlenschuppens und einer Viehrampe und Wiederherstellung einer Viehrampe auf der westlichen Seite des Eilgutschuppens und Verlängerung der Viehrampe hinter dem Steuerschuppen, sowie Einrichtung von Viehständen und eines Brunnens daselbst, Einrichtung von Viehständen in der früher Garretschen Fabrik und der Gasbeleuchtung in der Werkstatt, im halbrunden und im umgebauten Lokomotivschuppen, der Gasbeleuchtung zur Erleuchtung der freien Plätze und der Weichen auf dem Bahnhofe, Neupflasterung der Straße zu den Geleisen für Rohprodukte, zur Viehrampe, zur Ueberladerampe und längs des neuen Güterschuppens für abgehende Güter, sowie der Plätze am Lastkrahn und vor dem Empfangsgebäude, Verbreiterung und Anschüttung des Bahnhofs-Planums;

in Station Penzig ein 32⅓ Fuß langer Anbau an das Stationsgebäude, Bau einer Retirade, eines Backofens und einer Viehrampe, Aufstellung eines Lastkrahns und Herstellung von Zufuhrwegen;

in Station Görlitz der Bau eines Betriebs-Inspektions-Gebäudes nebst Stall, eines Steuer- und Eilgutschuppens, eines Stallgebäudes bei der Wasserstation an der Neiße, eines Spritzenhauses, eines Tunnels für die Post, von 2 Haupt- und 2 Zwischenperrons, sowie der Personenhalle, einer Vieh- und Kutschenrampe, von 4 Retiraden und einer Kohlenbanse, Aufstellung einer Centesimalwaage und einer Schiebebühne, Bau zweier Drehscheiben, Pflasterungen mehrerer Verbindungs- und Zufuhrstraßen ꝛc. und der Umbau des alten Stationsgebäudes;

in Station Lauban die Vollendung des Beamten-Wohnhauses nebst Stallgebäude und des Uebernachtungslokals, Wiederaufbau des abgebrannten Theiles des Lokomotivschuppens, Bau zweier Retiraden, Herstellung einer Umwährung, Vollendung des Baues eines Lastkrahns und einer Centesimalwaage und Vervollständigung der Gasbeleuchtungs-Anlagen;

in Station Hirschberg der Bau eines Draisinenhäuschens, Verlängerung des Güterschuppens durch einen 62 Fuß langen Anbau, Aufstellung einer Dampfmaschine im Wasserstationsgebäude, Erweiterung des Kassenlokals, Bau eines Betriebs-Inspektionsgebäudes nebst Stall, Einrichtung der Gasbeleuchtung u. dergl. m.;

in Station Ruhbank der Bau zweier Beamten-Wohngebäude nebst Ställen ꝛc.;

in Station Dittersbach die Aufstellung und Untermauerung eines auf Station Frankfurt a/O. abgebrochenen Lokomotivschuppens, der Bau eines Uebernachtungslokals nebst Stallgebäude, sowie Einrichtung einer Wasch- und Bade-Vorrichtung, Bau einer Retirade und Aufstellung eines eisernen Gerüstes für die Normal-Lademaaße;

in Station Waldenburg ein Anbau an das Stationsgebäude zur Beschaffung von Wartelokalen in Folge Umwandlung des früheren Rangirbahnhofes in eine Personen- und Güterstation, Bau einer massiven Vieh- und Laderampe, eines 30 Ruthen langen Perrons aus Granitstufen und eines Güterschuppens, Verbreiterung resp. Befestigung des Zufuhrweges zum Stationsgebäude, Aufstellung von 9 Kandelabern und Anbringung von 4 Wandarmen mit Laternen am Stationsgebäude und Erweiterung des Bahnhofes;

in Station Altwasser ein Anbau an das Expeditionsgebäude zur Erlangung eines Aufenthaltsraumes für das Fahrpersonal, Aufstellung des auf Station Greiffenberg abgebrochenen provisorischen hölzernen Lokomotivschuppens, Bau einer Feuergrube und Aufstellung einer auf Station Görlitz abgebrochenen Drehscheibe.

Außerdem sind noch in verschiedenen Stationen resp. Haltestellen diverse kleinere Bauten ausgeführt, wie z. B. Verlängerungen der Perrons, Erbauung von Retiraden, Backöfen, hölzernen Kohlenrampen, Stallgebäuden, Feuergruben u. s. w.

Auf freier Bahn sind 41 Bahnwärter- und Weichenstellerhäuschen, sowie 6 Stück Glockenhäuschen — getrennt von den vorigen — für den electromagnetischen Telegraphen ausgeführt.

IV. **Neben-Etablissements.** Die Arbeiten zur Unterhaltung der Betriebsmittel werden in den eigenen Werkstätten und zwar in der Central-Werkstatt zu Frankfurt a/O., sowie in den Filial-Werkstätten zu Berlin und Breslau und den Neben-Werkstätten für kleinere Reparaturen für die im Dienste befindlichen Betriebsmittel zu Frankfurt a/O., Sorau, Liegnitz, Görlitz und Lauban ausgeführt.

Im Jahre 1869 waren in sämmtlichen Werkstätten durchschnittlich täglich 1282 Arbeiter beschäftigt, welchen im Ganzen rund 328 390 Thlr. Arbeitslohn gezahlt worden sind. Der Wochenlohn jedes Arbeiters hat durchschnittlich 5,02 Thlr. und der Tagelohn — 306 Arbeitstage — 25,11 Sgr. betragen.

Der Werth der in diesen Werkstätten verarbeiteten Materialien beträgt pro 1869 zusammen 372 494 Thlr.

V. **Personen- und Güterverkehr.** Die Gültigkeit der Retourbillets ist von 3 auf 5 Tage verlängert und die Ausgabe auf mehrere Stationen erweitert. Im Güterverkehre wurden mehrfach Deklassifizirungen vorgenommen.

Gekostet hat der Transport einer Person auf eine Meile im Jahre 1869 . . . 1 Sgr. 11,275775 Pf. und derjenige eines Centners Fracht auf eine Meile 0,923142 Pf.

VI. **Versicherungswesen.** Die Versicherung für Reisegepäck, Equipagen, Vieh und Güter findet nach den Bestimmungen des Betriebs-Reglements statt. Die Garantie trägt die Bahnverwaltung selbst und hat sie ihrerseits keinerlei Versicherungen mit Versicherungs-Gesellschaften abgeschlossen.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2895 Betheiligten und einem Bestande von 27 671 Thlrn. ult. 1869.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

9. Wegen der Strecke Ruhbank-Liebau (der Schlesischen Gebirgsbahn) siehe ad II dieses Berichts.

75. Ueber das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn enthalten die Jahrgänge 1866 und 1867 der Statistik S. 149 resp. 144 nähere Mittheilungen.

Das verwendete Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1868 . . . . 38 866 097 Thlr.
welchem pro 1869 hinzugetreten sind:
a) Ueberweisungen aus der Staats-Anleihe vom Jahre 1867 . . . . 869 253 „
b) „ „ den Betriebs-Ueberschüssen (cfr. Kol. 90b) . . . . 168 194 „
Es beträgt mithin das verwendete Anlage-Kapital ult. 1869 . . . . 39 903 544 Thlr.

82. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a/O.

84. Hierin sind 1 414 173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 76—85 aufgeführten Summen bereits mitenthalten.

121e. Die von den Lokomotiven als vorgelegte Reserve-Maschinen zurückgelegten 45 156 Meilen sind bereits in den Kol. 121a—c mitenthalten.

130c. Der Durchschnitts-Verbrauch an Steinkohlen und Coaks beträgt brutto 218,77 Z.-Pfd. und netto 163,84 Z.-Pfd. Steinkohlen resp. brutto 200,54 Z.-Pfd. und netto 150,18 Z.-Pfd. Coaks.

137. Außerdem hat das bei Arbeitszügen verbrauchte Brennmaterial 9518 Thlr. gekostet.

174 u. 184. Zur Ausstellung in Wittenberg sind außer den hier aufgeführten noch 97 Ctr. Güter mit 3352 Centnermeilen befördert worden.

204. Hierin sind 116 Thlr. extraordinaire Einnahmen für Lagergeld des Gepäcks enthalten.

260. Ebenso hierin 8620 Thlr. Pensionszuschuß.

268c. Das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beträgt 39 903 544 Thlr. und dasjenige der Schlesischen Gebirgsbahn 11 215 042 Thlr., zusammen 51 118 586 Thlr. Der Ueberschuß, gegen dieses Anlage-Kapital verglichen, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 6,13 Proc. Mit Ausschluß des Ueberschusses der Schlesischen Gebirgsbahn würde sich dagegen das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu 7,12 Proc. verzins't haben.

279. Dies ist die zur Bezahlung der aus dem Jahre 1869 verbliebenen Restausgaben, abzüglich der Einnahme-Reste, disponible Summe.

270b. Hiervon sind 103 000 Thlr. zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

272. Diese Summe repräsentirt die Zinsen der Stamm-Actien.

277 2c. u. 281 2c. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	10 644 Thlr.
	" Betriebsmittel (Kol. 279b)	4 035 "
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	335 234 "
	" Betriebsmittel (Kol. 283b)	227 937 "

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 152 643 Thlr. für Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel gezahlt worden sein.

354, 357, 364, 365, 368, 383, 387, 389, 390, 393, 395, 401, 406c u. d, 415 u. 416. Unter den hier aufgeführten Beamten, befinden sich auch die hülfsweise beschäftigten; deren Anzahl beträgt:

ad Kol. 354	8	ad Kol. 383	129	ad Kol. 395	179
" " 357	48	" " 387	344	" " 401	4
" " 364	4	" " 389	13	" " 406c	48
" " 365	24	" " 390	5	" " 406d	1
" " 368	24	" " 393	4	" " 415	5
				" " 416	13

368. Als Telegraphisten werden auch Stations-Assistenten und Weichensteller benutzt.

382. Hiervon sind 2 Ober-Lokomotivführer

387. Dies sind Revisionsschaffner und Schmierer.

413. Dies ist die Anzahl der wirklich angestellten Sekretäre; außerdem sind noch 9 Hülfs-Arbeiter (Diätarien) beschäftigt.

429. Der Verwalter der Drucksachen 2c. ist unter der Zahl der Eisenbahn-Sekretäre (Kol. 413 u. 414) bereits aufgeführt.

433. Der Plankammer-Verwalter gehört ebenfalls zu den Eisenbahn-Sekretären (siehe die vorstehende Erläuterung).

11. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Berlin über Frankfurt a. O., Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . . 103,06 Meilen,

2) die Zweigbahnen: a) von Cüstrin nach Frankfurt a. O. . . . . . 4,0 "
b) " Bromberg über Thorn nach Otloczyn . . . . . 8,35 "
c) " Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser . . . . . 5,64 "

3) die Verbindungsbahnen:
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . . 0,16 "
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Otloczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird . 0,57 "

zusammen 121,78 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Auf den Strecken von Marienburg bis Elbing (3,85 Meilen) und von Braunsberg bis Eydtkuhnen (28,54 Meilen) ist die Anlage des zweiten Geleises in der Ausführung begriffen.

b) **Bauten auf freier Bahn.** Auf Bahnhof Dirschau ist das Bahnmeister-Etablissement abgebrochen und neben der Bahn unweit Dirschau wieder aufgestellt. 26 Bahnwärterhäuser erhielten massive Wände und 34 Häuser wurden durch Anbauten für Hilfswärter erweitert. Für 2 Wärterhäuser wurden neue Brunnen und für 5 Wärterhäuser neue Keller hergestellt. Zwei Buden für Hilfswärter wurden erbaut und ein Zwischensignal aufgestellt.

Auf der Berlin-Cüstriner Strecke wurde an Stelle eines Niveau-Ueberganges eine Wege-Ueberführung gebaut.

Für die durch Fäulniß zerstörten hölzernen Brücken in den Wege-Uebergängen und Parallelwegen sind theils massive Durchlässe erbaut, theils Cementröhren eingelegt.

c) **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Berlin wurde die Wagenreparatur-Werkstätte beendet; die übrigen Gebäude der Gesammtanlage der Werkstätten befinden sich noch im Bau. Der Bau eines polygonalen Lokomotivschuppens wurde begonnen.

Auf der Haltestelle Hoppegarten sind die Geleise gesenkt und ein drittes Geleise erbaut. Mit dem Bau eines Empfangsgebäudes daselbst wurde begonnen.

Auf Bahnhof Filehne ist ein Familienhaus erbaut.

Auf Bahnhof Schönlanke ist der Güterschuppen translocirt und durch einen Anbau mit Wohnungen vergrößert. Eine Wasserstation ist versetzt und durch Rohrleitung mit der andern verbunden. Eine Centesimalwaage ist erbaut.

Auf Bahnhof Bromberg wurden die Werkstattsgebäude durch zwei Anbauten vergrößert.

Auf Bahnhof Czerwinsk ist eine Dampfpumpe aufgestellt.

Auf Bahnhof Dirschau ist ein polygonaler Lokomotivschuppen erbaut und ein Pumpwerk zur Versorgung des Bahnhofs mit Wasser aufgestellt.

Auf Bahnhof Heiligenbeil wurde das Empfangsgebäude vergrößert und mit dem Bau von zwei Familienhäusern begonnen.

Auf Bahnhof Ludwigsort wurde das Empfangsgebäude vergrößert und ein Familienhaus erbaut.

Auf Bahnhof Königsberg sind die Geleise verändert und um 1350 lfde. Ruthen vermehrt; hierdurch wurde der Umbau einer Schiebebühne, zweier Drehscheiben und einer Viehrampe nothwendig. Ein Lokomotivschuppen ist erbaut. Die Erweiterung des Festungsthores für eine zweite Durchfahrt, sowie die Ueberbrückung des Festungsgrabens ist ausgeführt. Beide Güterschuppen sind zur Erweiterung der Expeditionsräume und behufs Herstellung von Beamtenwohnungen, durch Anbauten vergrößert.

Auf verschiedenen Bahnhöfen wurden umfangreiche Pflasterungen der Plätze zum Verladen von Gütern hergestellt, 9 Weichenstellerbuden erbaut und die Nebengeleise um 2719 lfde. Ruthen mit 57 Weichen und 65 Herzstücken vermehrt.

d) **Telegraphen-Anlagen.** Das im Jahre 1867 begonnene neue Bahntelegraphen-Alignement mit 3 Drahtleitungen wurde vollendet.

III. **Industrielle Anlagen.** Die im Jahre 1859 an die Verwaltung der Ostbahn übergegangene Maschinenbau-Anstalt in Dirschau ist seit dem 1. Januar 1869 als etatsmäßige Maschinen-Werkstatt übernommen worden. Dieselbe war im verflossenen Jahre ausschließlich für die Ostbahn mit der Unterhaltung verschiedener mechanischer Betriebs-Einrichtungen und mit Anfertigung des eisernen Oberbaues für die kleinen Brücken, Schiebebühnen, Drehscheiben, Weichen und Herzstücke ꝛc. für das zweite Geleise der Hauptbahn und für die im Bau begriffenen neuen Strecken beschäftigt.

In Berlin ist die Wagenreparatur-Werkstatt in Betrieb genommen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 sind angeschafft: 25 Lokomotiven, 23 Personen- und 409 Güterwagen, dagegen ausrangirt 2 Lokomotiven und 7 Güterwagen.

V. **Personen-Verkehr.** Veränderungen im Personengeld-Tarife sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen. Hinsichts der direkten Expedirung von Personen sind einige Erweiterungen eingetreten, wie auch andererseits bestandene aufgehoben worden sind.

VI. **Güter-Verkehr.** Die im Jahre 1868 bestandenen Verkehrs-Verbindungen der Ostbahn sind auch im Jahre 1869 unterhalten. Neben neuen Verbindungen sind in den älteren Verkehren einige Erweiterungen eingetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Im Bau begriffen sind die Bahnstrecken von Schneidemühl nach Dirschau und von Thorn nach Insterburg.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Von der Ostbahn waren doppelgeleisig die Strecken Berlin-Schneidemühl und Elbing-Braunsberg ($7{,}_{27}$ M.).

14a. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthalten die Jahrgänge 1866 und 1867 der Statistik S. 151 und 146 specielle Nachrichten.

78f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken 5 080 948 Thlr.

96. Außerdem besitzt die Bahn noch 2 sechsrädrige Königl. Salonwagen, 1 vierrädrigen Ministerial- und 1 vierrädrigen Bahnrevisionswagen.

175a, 185a u. 213. Außer den hier (in Kol. 175a) aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 32 991 Meilen zurücklegten, befördert worden. Das Gewicht derselben beträgt 5 053 086 Ctr. mit 8 680 152 Centnermeilen und die Einnahmen 46 233 Thlr. Letztere sind in Kol. 213 mitenthalten.

185b. Die hier aufgeführten Centnermeilen haben die in Kol. 177a u. c notirten Equipagen und sonstigen Fahrzeuge zurückgelegt. Eine Notirung der Centnermeilen der Eisenbahnfahrzeuge (Kol. 177b) findet nicht statt.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Erneuerungsfonds	für Bahn-Anlagen (Kol. 283a)	255 572 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	97 768 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 63 983 Thlr. für Bahn-Anlagen ꝛc. und 185 183 Thlr. für Betriebsmittel gezahlt worden sein.

Aus dem Reservefonds wäre nichts zu zahlen gewesen.

12. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn" vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zusammen	$16{,}_{28}$	Meilen,
b) Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zusammen . . .	$2{,}_{33}$	„
sowie die am 1. Januar 1869 übernommene Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von	$0{,}_{30}$	„
zusammen	$18{,}_{91}$	Meilen.
Hierzu kommt noch die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach	$0{,}_{64}$	„
Mithin Gesammt-Betriebslänge	$19{,}_{55}$	Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1869 wurden zur Vervollständigung der Bahn folgende wesentliche Bau-Ausführungen ꝛc. vorgenommen:

Bahnhof Neunkirchen wurde durch das Legen des VII. und VIII. Geleises erweitert. Das III. Geleise Reden-Neunkirchen und die Haltestelle Reden mit einem Empfangs- und Nebengebäude sind dem Betriebe übergeben. Das III. Geleise Sulzbach-Altenwald, sowie die ferneren Geleise-Erweiterungen auf der Grube Altenwald sind fertig gestellt und in Betrieb genommen. Auf Grube Dudweiler wurde ein III. (Rangir-) Geleise und das II. Ladegeleise an den Stalleyschächten gelegt. Die Geleise-Erweiterungen auf Bahnhof St. Johann in Folge des Baues der Saargemünder Bahn haben begonnen. Die Grube Griesborn ist durch ein Verbindungsgeleise erweitert worden.

Der Zugang an Geleisen beträgt zusammen 4897,5 lfde. Ruthen. Ausgewechselt wurden 4461 lfde. Ruthen. Weichen sind 74 Stück hinzugetreten. Imprägnirte Schwellen und zwar

	eichene	buchene	kieferne
sind ausgewechselt	15 422 Stück	10 Stück	3506 Stück.
neu hinzugetreten	9 201 „	190 „	2800 „

Nicht imprägnirte Schwellen sind 9126 Stück (eiserne) durch Auswechselung und 11 750 Stück mit der Malstatter Hafenbahn in Zugang und 28 064 Stück eichene durch Auswechselung in Abgang gekommen.

Es lagen ult. 1869 auf eisernem Oberbau 2381 lfde. Ruthen Geleise.

Auf Bahnhof Trier wurde der Güterschuppen um 86′ verlängert mit eben so viel laufenden Fuß Ladeperron an den Geleisen. Dieser Anbau erhielt einen eisernen drehbaren Wandkrahn von 30 Ctrn. Tragfähigkeit.

Alsdann wurden mehrere Familienhäuser mit Ställen &c. für Bahnmeister und Weichensteller erbaut.

IV. **Betriebsmittel.** 3 Personenzug- und 1 Tender-Lokomotive, 8 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 3 bedeckte und 10 offene Güterwagen wurden neu beschafft, 1 Personenwagen III. Klasse an die Rhein-Nahe-Eisenbahn abgegeben und dafür 1 Revisionswagen übernommen. 100 Kohlenwagen (beschafft im Jahre 1853) wurden als unbrauchbar ausrangirt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440—459) besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, an welchem ult. 1869 ca. 610 Betriebs-Beamte und gegen 1200 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1869 mit einem Bestande von 43 353 Thlrn. (gegen 38 240 Thlr. im Vorjahre) ab.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Zweigbahn Saarbrücken-Saargemünd wurde so gefördert, daß dieselbe am 1. Juni 1870 dem Betriebe übergeben werden konnte.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

13. Doppelgeleisig ist das Fahrgeleise der Hauptbahn von der Bayerischen Grenze bei Bexbach bis zur Französischen Grenze bei Forbach. Außerdem liegen noch zwischen St. Johann und Burbach 332 Ruthen drittes Geleise.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken sind in der Statistik pro 1866 S. 152 näher mitgetheilt.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der **Wärterbuden** enthalten.

85 u. 86. Die Herstellungskosten der Hafenzweigbahn St. Johann-Saarbrücken-Malstatt sind bei der Kanalisirung der Saar zur Verrechnung gekommen, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 . . 18,614 Meilen = 140,20 Kilometer zu Grunde liegen.

125. Der Holzverbrauch betrug: 299,34 Klftr. Scheitholz und 9043 Stück Reiserwellen à ½ Cbfß.

161. Hierunter befinden sich 72 468 fiscalische Grubenarbeiter, welche zu dem ermäßigten Fahrpreise von nur 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172. Dies sind nur Kohlen &c. aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten.

197. Hiervon sind 1011 Depeschen in Neunkirchen von der Rhein-Nahe-Bahn übertragen worden.

220. Dies ist die „Soll-Einnahme." Die „Ist-Einnahme" beträgt 1 989 790 Thlr., da 47 359 Thlr. im Reste verblieben sind.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

264. Hier ist die „Soll-Ausgabe" aufgeführt worden. Die „Ist-Ausgabe" beträgt nur 1 000 549 Thlr., indem 54 248 Thlr. Reste verblieben sind.

277&c. u. 281&c. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	3 915 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	2 578 „
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	111 118 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	24 276 „

290 u. 292. Diesen Vergleichungen liegt die in Kol. 220 resp. 264 aufgeführte Soll-Einnahme und Soll-Ausgabe zu Grunde.

378—381, 392, 399, 412—417, 419, 420, 422—425, 429, 431—433. Die in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten fungiren gemeinschaftlich für die Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn. Die Saarbrücker Eisenbahn hat zu deren Kompetenzen nach Verhältniß der Bahnlänge 54 Proc. beigetragen.

400. Der Ober-Maschinenmeister fungirt gleichzeitig für die Rhein-Nahe-Eisenbahn, wogegen der Maschinenmeister nur für die Saarbrücker Eisenbahn angestellt ist.

402. Ebenso fungiren von den hier aufgeführten Beamten 3 gleichzeitig für die Rhein-Nahe-Eisenbahn.

13. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die frühere Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der ehemaligen Preußisch-Kurhessischen Grenze bei Warburg bis Hamm	17,35 Meilen,
2) die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster	4,64 "
3) die Bahnstrecke von Münster bis Rheine	5,12 "
4) die Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn von Altenbeken bis zur Preußisch-Braunschweigischen Grenze bei Hörter	6,20 "
5) die Bahnstrecke von Rheine bis Emden	18,56 "
zusammen	52,47 Meilen.
Hiervon ab die der Verwaltung der Hessischen Nordbahn pachtweise (gegen Zahlung von 50 Proc. der Brutto-Einnahme) überlassene Strecke von der Grenze zwischen Westfalen und Hessen bei Haueda bis Warburg mit	0,61 "
verbleiben im eigenen Betriebe	51,86 Meilen.

Ueber die Betriebsleitung der Braunschweigischen Strecke von der Grenze bei Hörter bis Holzminden von 0,29 Meilen ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 enthalten.

II. **Bahn-Anlagen.** a) **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** An dem Waldmühlen-Viadukt bei Willebadessen ist das System der Gewölbe-Entwässerung verändert und dessen Neuasphaltirung ausgeführt worden. Zur Sicherung des durch Bergwasser bedrohten 100 Fuß tiefen Neuenheerser Einschnitts auf der Strecke Altenbeken-Warburg sind ziemlich bedeutende Stollen-Anlagen zur Absangung und unschädlichen Ableitung dieser Bergwasser hergestellt worden.

b) **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Leer ist das zweite Hauptgeleis um 18 Ruthen verlängert und für diese Station ein transportabler Lastkrahn von 70 Centnern Tragkraft beschafft worden. Auf Bahnhof Papenburg wurde das Bohlwerk am Hafenbassin um 141 Fuß verlängert und ein provisorischer Güterschuppen für den Seeverkehr erbaut. Ferner wurde daselbst das zweite Hauptgeleis um 16 Ruthen und die Nebengeleise um 42 Ruthen verlängert. Auf Bahnhof Lingen wurde der Güterschuppen um 70 Fuß verlängert und für diese Station ein transportabler Lastkrahn von 70 Centner Tragfähigkeit beschafft. Auf den Bahnhöfen Rheine, Emsdetten und Greven ist das zweite Hauptgeleis um bezw. 104,94 und 72 Ruthen verlängert und die Nebengeleise auf den Bahnhöfen Rheine und Münster um 300 resp. 50 Ruthen vermehrt worden. Zur Vermeidung des bisher in den Sommermonaten auf der Station Münster häufig eingetretenen Wassermangels für die Lokomotivspeisung ist in der Nähe der nördlichen Wasserstation ein 30 Fuß tiefer Brunnen mit konischen Seitenwänden, dessen Durchmesser in der Sohle 20 Fuß und in der Einsteigeöffnung 5 Fuß beträgt, angelegt worden. Auf der Haltestelle Rinkerode ist zum Zwecke des Kreuzens von Zügen ein 208 Ruthen langes Ausweichegeleise angelegt worden. Auf Bahnhof Sassendorf wurde ein neues Stationsgebäude erbaut. Auf Bahnhof Lippstadt ist ein stationärer Lastkrahn von 120 Ctr. Tragfähigkeit und eine Centesimalwaage für Eisenbahnwagen aufgestellt. Auf Bahnhof Paderborn wurde zur Vervollständigung der Werkstätten-Anlagen ein neues zweistöckiges, unterkellertes Magazingebäude erbaut, eine neue Schiebebühne angelegt und eine Centesimalwaage für Eisenbahnwagen aufgestellt. Außerdem erhielt die genannte Station einen stationären Lastkrahn von 120 Ctr. Tragfähigkeit. Auf Bahnhof Warburg ist ein 120 Ruthen langes neues Geleis angelegt und zur Speisung der dortigen Wasserstation mit Wasser aus dem Diemelfluße ein Dampfdruckwerk mit 185 Ruthen langer 4 Zoll weiter Rohrleitung zur Ausführung gebracht. Auf Bahnhof Driburg ist ein 100 Ruthen langes Ueberholungsgeleise angelegt. Auf Haltestelle Godelheim ist ein Wartelokal zum Aufenthalt für Reisende nebst den nöthigen Nebenräumen erbaut.

c) **Telegraphen.** Auf der Bahnstrecke Rheine-Papenburg und Leer-Emden ist eine dritte Drahtleitung für das akustische Signal hergestellt und einschließlich der dritten Leitung von Papenburg bis Leer durchweg mit Läutewerken besetzt.

Im Laufe des Jahres 1869 wurden zur Vervollständigung der Telegraphen-Einrichtungen neu beschafft: 16 complette Schreibtelegraphen für Stationen, 148 Glockenhäuser, 175 Läutewerke, 10 Läute-Inductoren, 26 Läutetasten, 15 Galvanascope und 52 Wärterstations-Apparate, letztere zur Einrichtung von Hülfs-Telegraphen-Stationen in den Wärterhäusern auf der Strecke.

Auf den Bahnhöfen Soest und Paderborn ist zur Verständigung der Stationsbeamten mit den an den westlichen Enden der genannten Bahnhöfe stationirten Wärtern, welchen die Bedienung der betreffenden Einfahrtssignale obliegt, eine electromagnetische Verbindung hergestellt. Eine eben solche Verbindung wurde zwischen dem Stationsbüreau auf Bahnhof Paderborn und dem auf dem dortigen Güterbahnhofe zur Abfertigung der Güterzüge gelegenen Expeditionslokale ausgeführt und dieses mit einem Schreibtelegraphen versehen.

III. **Betriebsmittel.** Im Betriebsjahre 1869 wurden neu beschafft: 4 Güter- und 6 Personenzug-Maschinen, 2 Personenwagen I. und II. Klasse, 10 dergleichen III. Klasse, 4 dergleichen IV. Klasse und 252 Güterwagen.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Außer den in den Jahrgängen 1866, 1867 und 1868 der Statistik (S. 153, 148 und 170) bezeichneten Verbänden, denen die Westfälische Eisenbahn als Mitglied angehört, sind im Jahre 1869 noch der Schlesisch-Rheinische und der Hannover-Bayerisch-Oesterreichische Verband hinzugetreten. Durch ersteren wird der Verkehr zwischen den Bahnen des Norddeutschen resp. Preußisch-Braunschweigischen Verbandes mit Schlesien und durch letzteren der Verkehr zwischen den betheiligten Bahnen via Lichtenfels mit Bayern und Oesterreich, sowie auch der Verkehr zwischen den Nordseehäfen und den Bodenseeplätzen vermittelt.

V. Im **Personen-Verkehre** wurden im Jahre 1869 an Retourbillets verausgabt: für die I. Wagenklasse 926 Stück, für die II. Wagenklasse 25 618 Stück, für die III. Wagenklasse 183 906 Stück, überhaupt 210 450 Stück, so daß auf je 1 Billet 2 Personen gerechnet im Ganzen 420 900 Reisende auf Retourbillets gefahren sind. Davon kommen 399 310 Personen auf den Lokal-Verkehr und 21 590 Personen auf die direkten Verkehre.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440 bis 459 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familiengliedern, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge, freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren. Zu beiden Kassen, welche ult. 1869 einen Bestand von 9221 Thlrn. hatten, gehörten am Schlusse des genannten Jahres 1917 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 7591 Thlrn. zahlten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Soest bis zur Braunschweigischen Grenze bei Holzminden.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Westfälischen Eisenbahn sind in den Jahrgängen 1866 und 1868 der Statistik S. 154 resp. 170 speziell angegeben.

76. Dies sind die Kosten des Ankaufs der früheren Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Grenze bei Warburg bis Hamm).

139. Von den Personenwagen waren im Jahre 1869 durchschnittlich 289 Achsen in Benutzung, welche dieser Durchschnittsberechnung zu Grunde gelegt worden sind.

178a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 3752 Stück Luxus- und 2060 Stück Koppelpferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

215a. Hier ist die Einnahme für die beförderten Luxuspferde (siehe Erläuterung zu Kol. 178a) aufgeführt, die Einnahme für die Koppelpferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

224. Hierin sind 151 380 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

226—228. Desgl. in Kol. 226 . 21 446 Thlr., in Kol. 227 . 3547 Thlr. und in Kol. 228 . 29 512 Thlr.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale enthalten.

260. Ebenso hierin 6240 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- rc. Kasse.

277rc. u. 281rc. Ein Reserve- und Erneuerungs-Fonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—228 angegeben.

14. Königl. Sächsische Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen stehen sämmtlich unter der Verwaltung der am 1. Juli 1869 errichteten „General-Direktion der Staats-Eisenbahnen“ zu Dresden.

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Gößnitz-Geraer, Greiz-Brunner, Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus:

1) der Sächsisch-Bayerischen Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen bis zur Grenze bei Hof, mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau und der 0,6 Meilen langen Verbindungsbahn in Leipzig, zusammen	22,48	Meilen,
2) der Obererzgebirgischen Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zusammen	6,10	„
3) der Niedererzgebirgischen Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von	8,79	„
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von	8,06	„
4) der Chemnitz-Annaberger Linie von	7,36	„
5) „ Voigtländischen Linie von Herlasgrün nach Eger von	13,52	„
6) „ Flöha- (Chemnitz-) Freiberger Linie, mit der Abzweigung von Niederwiesa nach Hainichen von	5,96	„
7) „ Dresden-Freiberger Linie mit den Abzweigungen nach den Kohlenschächten des Plauenschen Grundes von	8,11	„
8) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach (einschließlich der Dresdener Verbindungsbahn) von	7,20	„
9) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach	11,60	„
10) der Zittau-Groß-Schönauer Linie von	1,79	„
zusammen	100,97	Meilen.
Außerdem sind gepachtet:		
a) die von Lugau nach Wüstenbrand führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft erbaute und von der Staats-Eisenbahn-Verwaltung vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene sogenannte „Chemnitz-Würschnitzer“ Eisenbahn von	1,63	„
b) die auf Kosten der Stadtgemeinde Borna erbaute Eisenbahn von Borna nach Kieritzsch von	0,90	„
c) die zur Sächsisch-Bayerischen Linie (siehe ad 1) gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof, welche Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung ist, von	1,53	„
d) die zur Sächsisch-Böhmischen Linie (siehe ad 8) gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach, welche Eigenthum der Kaiserlich Königl. Oesterreichischen Staats-Regierung ist, von	1,47	„
zu übertragen	106,50	Meilen

übertragen 106,50 Meilen

e) die zur Sächsisch-Schlesischen Linie (siehe ad 9) gehörige Strecke von der Sächsisch-Preußischen Grenze bis Görlitz, welche Eigenthum der Königl. Preuß. Staats-Regierung ist, von . . 1,96 „

Die Gesammt-Betriebslänge beträgt mithin 108,46 Meilen,

für welche sich, da die ad 6 aufgeführte Flöha- (Chemnitz-) Freiberger Linie am 1. März 1869 dem Betriebe übergeben wurde, ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . 107,47 „

berechnet.

Unter der ad 7 aufgeführten Linie befindet sich der von einer Actien-Gesellschaft erbaute, 4,60 Meilen umfassende Bahncomplex der von Dresden nach Tharandt führenden s. g. Albertsbahn mit den Zweiglinien nach den Kohlenschächten des Planener Grundes und dem Elbefluß. Dieser Komplex ist am 1. Juli 1868 käuflich an die Königl. Sächsische Staats-Regierung übergegangen.

Von der Betriebslänge der ad 10 aufgeführten Zittau-Groß-Schönauer Linie liegen 0,72 Meilen — von Zittau bis Scheibe — auf dem Bahnkörper der Löbau-Zittauer Eisenbahn.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gerechnete **Verbindungsbahn in Dresden** (0,7 Meilen) verbindet diese Linie mit dem Güterbahnhofe, dem Kohlenbahnhofe (Bahnhof der ehemaligen Albertsbahn), sowie mit der Leipzig-Dresdener Gesellschaftsbahn und mit der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahnlinie.

IV. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Am Schlusse des Jahres 1868 waren doppelgeleisig . . . . . 65,86 Meilen, im Jahre 1869 wurde das zweite Geleise auf der Linie Dresden-Chemnitz um . . . . . . 8,80 „

vermehrt, so daß ult. 1869 doppelgeleisig waren . . . . 74,66 Meilen.

Diese doppelgeleisigen Strecken sind: Leipzig-Werdau-Hof, Riesa-Chemnitz-Glauchau-Zwickau, Chemnitz-Dresden, Dresden-Bodenbach und Dresden-Görlitz.

2. **Brücken.** Im Jahre 1869 wurden für das linke Geleis der Dresden-Chemnitzer Linie an 2 Fluthbrücken bei Dresden eiserne Brückenträger gelegt. Bei Chemnitz wurde eine steinerne Einschnittsbrücke an Stelle einer defekten hölzernen errichtet. Die bei Connewitz über die Pleiße führende hölzerne Brücke ist in eine eiserne Gitterbrücke umgebaut worden.

3. **Stationsbauten.** In Dresden ist eine interimistische Wagen-Reparatur-Werkstatt und bei der Station Potschappel ein neuer Güterschuppen errichtet worden. Auf der Güterstation Netzschkau wurde ein besonderer Kohlenladeplatz angelegt, ein Güterschuppen erbaut, sowie der Personen-Einsteigeperron verlegt.

4. **Telegraphen-Anlagen** wurden im Jahre 1869 ausgeführt: zwischen Freiberg und Flöha 2 Sprech- und 1 Glockenleitung von zusammen 10,8 Meilen Länge; zwischen Flöha und Chemnitz eine Sprechleitung von 1,7 Meilen Länge; zwischen Niederwiesa und Hainichen 1 Sprech- und 1 Glockenleitung von zusammen 4,8 Meilen Länge; zwischen Dresden und Tharandt 1 Sprech- und 1 Glockenleitung von zusammen 4,0 Meilen Länge; zwischen Tharandt und Freiberg 1 Sprechleitung von 3,5 Meilen Länge; desgleichen zwischen Dresden und Bodenbach von 9,0 Meilen; zwischen Chemnitz und Riesa eine Glockenleitung von 8,9 Meilen Länge.

Ferner sind im Jahre 1869 an 33 Stationen 54 Morsé-Apparate und 161 Läutewerke neu aufgestellt worden.

V. **Erneuerungsfonds.** Für die Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen besteht ein Erneuerungsfonds.

Die Einnahmen zu diesem Fonds werden aber vom Anfang des Jahres 1867 nicht mehr in der früheren Weise nach Abnutzungsprocenten von den Transportmitteln und Oberbau-Materialien an Schienen und Schwellen, sondern nach einem Procentsatze von der Gesammt-Betriebs-Brutto-Einnahme berechnet. Es treten hierzu noch die Erlöse aus verwertheten alten Oberbau-Materialien, an Schienen, Eisenzeug und Schwellen, sowie aus verwerthetem Material abgängig gewordener Transportmittel und für letztere selbst, wenn sie wegen Untauglichkeit außer Betrieb kommen, im Ganzen verkauft, aber aus dem Erneuerungsfonds ersetzt werden.

Aus diesem Fonds wird bestritten der Aufwand für Ersatzleistung

a) bei den Transportmitteln: von ganzen vollständigen Transportmitteln, von Oberkasten der Wagen und Tender, von einzelnen Rädern und Achsen.

b) bei dem Oberbau: von Schienen, Laschen, Laschenschrauben, Platten, Nägeln, ganzen Weichen, einzelnen Kreuzungsstücken, Façetten und Zungen, sowie von Schwellen, Schienenstühlchen, Steinwürfeln, Dübeln, Schließen, Vorschlagpfählen und Vorsatzsteinen.

Die Verwaltung des Erneuerungsfonds erfolgt bei einer Kasse des Königl. Sächsischen Finanz-Ministeriums.

Erläuternd wird noch bemerkt, daß in den früheren statistischen Nachrichten die aus dem Erneuerungsfonds verwendeten Beträge bei Kol. 224 mit aufgeführt sind, wogegen bei Kol. 273b nur derjenige Betrag als Einlage in den Erneuerungsfonds erscheint, welcher nach Abzug der aus demselben für Bahnanlagen verwendeten Gelder von der Gesammt-Einlage in den genannten Fonds noch übrig blieb. Im Jahre 1869 mußte von diesem Verfahren jedoch abgesehen werden, da die Leistungen des Erneuerungsfonds größer waren, als die Einlagen in denselben, um durch die von dem Erneuerungsfonds zu tragende Differenz bei Kol. 284 nicht den Betriebs-Ueberschuß zu verringern.

Außer dem bei Kol. 224 für Unterhaltung des Bahndamms aus den Betriebs-Einkünften als verwendet angegebenen Betrage von 232 652 Thlrn. sind noch 1 169 537 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds aufgewendet worden, die Volleinlage in den letzteren beträgt aber nur 993 640 Thlr.

Um nun eine entsprechende Vergleichung mit dem Vorjahre anstellen zu können, ist erläuternd zu bemerken, daß die Resultate der östlichen und westlichen Staatsbahnen und die der früheren Albertsbahn vom Jahre 1868 vereinigt und daß in demselben Jahre bei Kol. 224 für die östlichen und westlichen Staatsbahnen zusammen 652 503 Thlr. als aus dem Erneuerungsfonds verwendet mitenthalten sind. Die Voll-Einlage in denselben betrug im Jahre 1868 für die Staatsbahnen zusammen 898 151 Thlr.

Als vergleichende Zahlen sind daher aus dem Jahre 1868 . . 3 835 293 Thlr. für die Ausgaben und 5 337 830 Thlr. für den Ueberschuß in Anwendung zu bringen.

VI. **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse.** Seit dem 1. Oktober 1854 sind die Pensions- und Unterstützungs-Kassen der Königl. Sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen in eine einzige, unter dem Namen „Unterstützungskasse für das bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen angestellte Personal" vereinigt, und steht deren Verwaltung unter der Königl. General-Direktion der Staats-Eisenbahnen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der General-Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Handlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

14. Der Betrieb ist eröffnet:

bei den Linien:	a. streckenweise zuerst am:	b. auf der ganzen Bahn am:
Leipzig-Hof	19. September 1842	16. Juli 1851
Dresden-Görlitz	17. November 1845	1. September 1847
Riesa-Gößnitz-Zwickau	30. August 1847	15. November 1858
Dresden-Bodenbach	1. August 1848	19. April 1852
Zwickau-Schwarzenberg	1. November 1854	19. September 1859
Dresden-Tharandt	—	28. Juni 1855
Tharandt-Freiberg	—	11. August 1862
Herlasgrün-Eger	—	1. November 1865
Chemnitz-Annaberg	—	1. Februar 1866
Zittau-Groß-Schönau	—	1. Januar 1868
Freiberg-Chemnitz	—	1. März 1869.

84. Diese 312 294 Thlr. repräsentiren die Differenz zwischen den eigentlichen Baukosten und den Kosten des Ankaufes der Alberts-Bahn (Dresden-Tharandt).

85. Das Anlage-Kapital vertheilt sich mit

17 025 972 Thlr. auf die Sächsisch-Bayerische Linie,	5 606 080 Thlr. auf die Freiberg-Chemnitzer Linie,
3 043 056 „ „ „ Obererzgebirgische „	6 878 896 „ „ „ Sächsisch-Böhmische „
11 119 094 „ „ „ Niedererzgebirgische „	7 167 987 „ „ „ „ Schlesische „
6 435 431 „ „ „ Voigtländische „	505 965 „ „ „ Zittau-Groß-Schönauer „
4 040 399 „ „ „ Chemnitz-Annaberger „	2 790 800 „ „ „ Dresden-Tharandter „
3 145 952 „ „ „ Tharandt-Freiberger „	

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b. Die unter der Verwaltung der General-Direktion der Staats-Eisenbahnen zu Dresden stehende 4,62 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen Staats-Eisenbahnen ausgeführt, weshalb diesen Durchschnitts-Berechnungen 108,46 + 4,62 = 113,08 Meilen = 851,72 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

104. Vom Jahre 1869 an werden die Arbeitswagen nicht mehr unter dem Transportmittel-Bestande, sondern nur noch unter den „Geräthschaften" geführt.

123. Im Jahre 1869 wurden abgelassen

auf der Strecke:	Eil-, Courier-, Schnell- und Extrazüge.	Personenzüge.	Güter- und gemischte Züge.	Bauzüge.
Leipzig-Hof	1734	3285	—	—
Leipzig-Werdau-Zwickau	—	—	6624	94
Zwickau-Werdau-Hof	—	—	8171	53
Zwickau-Werdau	—	1095	—	—
Leipzig-Chemnitz	—	1460	—	—
Gößnitz-Chemnitz	—	818	—	—
Riesa-Reichenbach	302	1359	—	—
Chemnitz-Reichenbach	856	1926	—	—
Riesa-Chemnitz	—	1162	—	—
Riesa-Zwickau	—	—	6060	90
Reichenbach-Eger	428	2647	3517	65
Chemnitz-Annaberg	—	2618	2815	41
Werdau-Zwickau-Schwarzenberg	—	2103	1404	11
Schlema-Schneeberg	—	5416	231	—
Chemnitz-Lugau	—	—	1460	—
Gößnitz-Glauchau	—	2039	1967	9
Chemnitz-Hainichen	—	—	2264	261
Dresden-Chemnitz	432	4854	2991	178
Dresden-Bodenbach	38	3830	3674	58
Dresden-Görlitz	449	4380	3981	18
Zittau-Groß-Schönau	—	3088	612	—

125. Außer den 568 Klaftern Holz sind zum Anheizen der Lokomotiven noch 40 000 Pfund Zündkohlen verwendet worden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin sind 2211 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163.)

224. Wegen der aus dem Erneuerungsfonds verausgabten Summen siehe ad V. dieses Berichts.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

236. Bei Einrechnung des Betrages, welcher aus dem Erneuerungsfonds für Oberbau-Materialien verwendet worden, stellen sich die Ausgaben für die Bahnverwaltung pro Meile Bahnlänge auf 18 977 Thlr. und pro Kilometer auf 2520 Thlr.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

265. Mit Einrechnung der aus dem Erneuerungsfonds verwendeten Summen würden die Ausgaben pro Meile Bahnlänge 49 985 Thlr., pro Kilometer Bahnlänge 6636 Thlr. und pro Nutzmeile 5,94 Thlr. betragen haben.

266 u. 267. Desgleichen würden alsdann von den Ausgaben 39,27 Proc. auf die Bahn-, 57,56 Proc. auf die Transport- und 3,17 Proc. auf die allgemeine Verwaltung entfallen und es würden sämmtliche Ausgaben 54,60 Proc. der Brutto-Einnahmen betragen.

268a u. c. Rechnet man den Betrag der Einlage in den Erneuerungsfonds zu den Ausgaben, so würde der Ueberschuß (Kol. 268a) nur 4 642 350 Thlr. und die Verzinsung des Anlage-Kapitals nur 6,85 Proc. betragen.

292 u. 294. Die diesen Vergleichungen gegenüberstehenden Summen des Vorjahres sind ad V dieses Berichts angegeben.

353. Hierunter befinden sich 14 Expedienten mit und 4 dergl. ohne technische Befähigung.

354. Hier haben drei Oberbahnwärter-Assistenten Aufnahme gefunden.

361. Außerdem haben 48 in Kol. 355 aufgeführte Bahnwärter zugleich den Dienst als „Haltestellenwärter" zu versehen und zwar 21 für den Personenverkehr mit einer jährlichen Vergütung von 18 Thlrn. und 27 für den Personen- und Güterverkehr mit einer jährlichen Vergütung von ebenfalls 18 Thlrn. für den Personenverkehr und von 12—48 Thlrn. für den Güterverkehr nach Maßgabe der expedirten Gütersendungen.

362. Dies sind als aufsichtsführende Beamte bei den Stationen:
26 Schirrmeister mit 343—483 Thlr. Gehalt, 28 Schirrmeister-Gehilfen mit 283—343 Thlr. Gehalt und 7 Ladeplatz-Aufseher mit 363—483 Thlr. Gehalt.

366. Bei der Stations-Verwaltung sind noch angestellt:
1 Bahnhofs-Straßenwärter, Gehalt 170 Thlr.; 2 Thorwärter, Gehalt 215—240 Thlr.; 1 Hausmann, Gehalt 255 Thlr.; 14 Lauter und Aufwärter, Gehalt 209—229 Thlr.; 1 Lampenwärter-Vormann, Gehalt 168 Thlr.

367. Außerdem fungiren noch 1 Betriebs-Telegraphen-Oberinspektor, Gehalt 900 Thlr., und 1 Betriebs-Telegraphen-Material-Verwalter, Gehalt 500 Thlr.

378. Die hier aufgeführten Beamten sind die „Betriebs-Ober-Inspektoren" zu Dresden, Leipzig, Chemnitz und Zwickau, von denen der in Zwickau stationirte zur Zeit das persönliche Dienstprädikat: „Betriebs-Direktor" und der in Dresden stationirte das Dienstprädikat „Transport-Ober-Inspektor" führt.
Dieselben fungiren zugleich für die in Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen.

382. Als aufsichtsführende Beamte des executiven Betriebsdienstes fungiren 15 Lokomotivführer-Vormänner und Heizhausvorstände mit 440—600 Thlr. Gehalt.

383. Außer den hier aufgeführten Feuerleuten leisten noch 24 der in Kol. 404 aufgeführten Maschinenputzer den Dienst als „Reserve-Feuerleute".

389. Hierin sind 27 Stations-Assistenten enthalten, welche zugleich den Billeteurdienst versehen.

391. Den Dienst der Gepäckwieger versehen zugleich die in Kol. 399 aufgeführten Kofferträger.

392. Die hier aufgeführten 12 Beamten bestehen aus 1 Ober-Güterverwalter mit 1200 Thlr. Gehalt und 11 Güterverwaltern von 740—1040 Thlr. Gehalt.

399. Ein Kofferträger-Vormann erhält außer seinem Gehalte für die Assistenz beim Billetverkaufe eine jährliche Vergütigung von 96 Thlrn.

400. Außerdem fungiren noch 2 Maschinen-Ingenieure mit je 700 Thlr. Gehalt, 1 Maschinenmeister-Assistent mit 700 Thlr. und 8 Maschinen-Verwaltungs-Assistenten zu Dresden, Leipzig, Zwickau, Werdau und Chemnitz von 490—670 Thlrn. Gehalt.

418. Das Kontrol- und Abrechnungs-Büreau dirigirt ein „Ober-Kontroleur".

419. Von den 3 Kontroleuren sind 2 der Kontrole für den Personen- und Güterverkehr vorgesetzt und einer leitet das statistische Büreau.

423. Der hier aufgeführte Buchhalter ist der Vorstand eines besonderen Büreaus zur Bearbeitung der Nachweise für die Finanzwirthschaft.

429. Hierher gehören noch 1 Assistent mit 500 Thlr. und 6 Expedienten mit 400—500 Thlr. Gehalt.

433. Zum Etat der Hauptverwaltung gehören noch:
1 Betriebs-Ingenieur, Gehalt 1100 Thlr.; 1 Sektions-Ingenieur, Gehalt 600 Thlr.; 1 Zeichner, Gehalt 375 Thlr.; 1 Kassen-Ober-Inspektor, Gehalt 1000 Thlr. und 1 Kassen-Inspektor, Gehalt 850 Thlr. Die beiden letzteren für den Revisionsdienst bei sämmtlichen untergeordneten Kassen.

15. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1868 bis ult. Juni 1869.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 157 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Juni 1869 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Zuffenhausen, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach, Aulendorf und Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . . . 36,34 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Bietigheim über Heilbronn, Hall und Crailsheim nach Goldshöfe . 19,58 „
   b) von Heilbronn nach Jagstfeld (Jaxtfeld) . . . . 1,48 „
   c) von Canstatt über Gmünd, Aalen, Wasseralfingen und Goldshöfe nach Nördlingen . . . 15,10 „
   d) von Aalen nach Heidenheim . . . . 2,96 „
   e) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen, Rottenburg und Horb nach Thalhausen (15,52 M.) nebst der am 23. Juli 1868 eröffneten Fortsetzung nach Rottweil (0,89 M.), zus. . . . 16,41 „
   f) von Tübingen nach Hechingen, eröffnet am 29. Juni 1869 . . . . 3,26 „
   g) von Ulm nach Blaubeuren (2,18 M.), eröffnet am 2. August 1868 und von Blaubeuren nach Ehingen (2,27 M.), eröffnet am 13. Juni 1869, zus. . . . . 4,45 „
   h) von Zuffenhausen nach Ditzingen, eröffnet am 30. September 1868 . . . . 0,99 „
   i) von Pforzheim nach Wildbad . . . . 3,06 „

zusammen 103,63 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Thalhausen-Rottweil, Ulm-Blaubeuren-Ehingen, Tübingen-Hechingen und Zuffenhausen-Ditzingen beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt 97,95 „

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,09 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Procent des verwendeten Anlage-Kapitals verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,39 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet hat.

IV. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868/69 wurde die Enzbrücke bei Besigheim verstärkt und eine Brücke über den „Erbach“ bei Station Erbach erbaut.

An Stationsbauten von größerem Umfange kamen zur Ausführung: die Herstellung neuer Dienstwohngebäude auf den Bahnhöfen Ravensburg und Hall, die Vergrößerung des Bahnhofsgebäudes in Ludwigsburg, sowie der Stationsgebäude in Uhingen, Langenschemmern u. Werthausen, der Umbau der Stationsgebäude in Einsingen und Schussenried, die Erweiterung der Güterschuppen in Eßlingen und Uhingen, der Umbau von 9 Bahnwärter-Häusern im Baubezirk Stuttgart und die Vergrößerung von 7 dergl. im Baubezirk Eßlingen und von 4 in dem von Geislingen.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868/69 um 36 Lokomotiven und 350 Gepäck-, Güter-, Post- und Arbeitswagen vermehrt.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 spezielle Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868/69 nicht eingetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** In Folge des Eisenbahnbau-Gesetzes vom 13. August 1865 sind zu erbauen:

1) die untere Jagstbahn Jagstfeld-Osterburken 5,1 Meilen, eröffnet am 27. September 1869,
2) die Tauberbahn Crailsheim-Mergentheim 7,9 Meilen, eröffnet am 23. Oktober 1869,
3) die obere Neckarbahn Rottweil-Villingen 3,6 Meilen, eröffnet am 26. August 1869,
4) die obere Donaubahn Rottweil-Immendingen 5,1 Meilen, eröffnet bis Tuttlingen (3,7 M.) am 15. Juli 1869 und bis Immendingen am 26. Juli 1870,
5) die Schwarzwaldbahn Stuttgart-Nagold 9,6 Meilen, von welcher die Strecke Ditzingen-Weil die Stadt (2,4 M.) am 1. Dezember 1869 eröffnet ist,
6) die untere Donaubahn Ulm-Sigmaringen 12,5 Meilen, von welcher die Strecke Riedlingen-Mengen (2,3 M.) am 10. Oktober 1869, die Strecke Ehingen-Riedlingen (4,3 M.) am 5. Juni 1870 und Mengen-Scheer (0,5 M.) am 13. November 1870 eröffnet ist,
7) die Allgäubahn Leutkirchen-Herbertingen 9,3 Meilen, von welcher die Strecke Saulgau-Waldsee (3,9 M) am 25. Juli 1869, die Strecke Saulgau-Herbertingen (1,2 M.) am 10. Oktober 1869 und Waldsee-Kißlegg (2,7 M.) am 15. September 1870 dem Betriebe übergeben wurden.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

13. Die Bahn ist doppelgeleisig auf den Strecken Mühlacker-Ulm (18,39 M.), Canstatt-Fellbach (0,79 M.) und Aalen-Goldshöfe (0,49 M.).

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

178b. Außerdem wurden noch 11 328 Wagenladungen Thiere befördert.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1865 stattgefunden. Die in den früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

374 u. 375. Außer den in Tagelohn ausgeführten Arbeiten, wofür 229 830 Thlr. verausgabt sind, wurden noch weitere 43 219 Thlr. für solche Arbeiten bezahlt, welche im Accordwege an Unternehmer vergeben worden sind, wodurch sich der ganze Aufwand auf 273 049 Thlr. und pro Meile Bahnlänge auf 2788 Thlr. erhöht.

417b. Hierher gehört ferner:

das Tarif- und Tax-Büreau mit
1 Vorstand . . . . . . Gehalt 629 Thlr.
2 Assistenten . . . . . „ 343 „

das Grundbuchs-Büreau mit
1 Vorstand . . . . Gehalt 686 Thlr.
3 Assistenten . . . . „ 343—400 „
2 Geometer und 1 Bautechniker „ 571—686 „

427. Für die geschäftliche Verbindung zwischen dem Kontrol-Büreau und der Billet-Druckerei bezieht 1 Assistent des Kontrol-Büreaus neben seinem ordentlichen Gehalt jährlich 57 Thlr.

428. Der Montirungs- und Druckmaterial-Verwalter erhält von der Eisenbahn- und Postverwaltung — da er beide Magazine unter sich hat — einen jährlichen Gehalt von 857 Thlrn., wovon die Eisenbahn-Verwaltung 314 Thlr. zu tragen hat.

432. Es werden zwar zwei Billetdrucker beschäftigt, dieselben sind aber nicht angestellt, sondern erhalten Stücklohn.

433b. Die 3 Gehülfen der Montirungs-Verwaltung werden zur einen Hälfte aus der Eisenbahn-, zur anderen Hälfte aus der Postkasse bezahlt, es ist deshalb hier nur der die Eisenbahn-Verwaltung treffende Betrag angegeben.

433c. Der Gehalt des Montirungsschneiders wird ganz und der des Zuschneiders zur Hälfte aus der Eisenbahnkasse, die andere Hälfte aus der Postkasse bezahlt.

434. Zur Kontrole der guten Beschaffenheit der zur Magazinirung kommenden Torfvorräthe ist ein Torfmeister angestellt, der zugleich die Beaufsichtigung der Staats-Torfmoore zu führen hat und in letzterer Eigenschaft unter der Forstverwaltung steht, welche ⅔ seines Gehalts bezahlt; die Eisenbahn-Verwaltung trägt dazu ⅓ mit 124 Thlrn. bei.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

16. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 158 und über die Verwaltung der dem Bergisch-Märkischen Unternehmen hinzugetretenen Hessischen Nordbahn der Jahrgang 1868 der Statistik S. 174 nähere Mittheilungen.

II. **Bahngebiet.** Dem in 2 Haupt-Abtheilungen, die eigentliche Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, zerfallenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen trat am 28. Dezember 1869 die Strecke Dahlhausen-Hattingen hinzu; mit diesem Tage wurde auch auf der an diese Zweigbahn anschließenden Strecke Steele-Dahlhausen, welche bisher nur für den Güterverkehr benutzt war, der Personenverkehr eröffnet.

Am Schlusse des Jahres 1869 waren folgende Linien im Betriebe:

1. die Bergisch-Märkische Bahn mit den Strecken:

	Meilen
von Aachen nach Obercassel, einschließlich der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach der Grube Kämpchen	11,72 Meilen,
„ Gladbach bis Homberg	5,59 „
„ Viersen „ Venlo (einschließlich des 0,10 Meilen langen Holländischen Abschnittes von der Preußisch-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo)	2,96 „
„ Düsseldorf bis Dortmund	11,26 „
„ Dortmund „ Soest	7,16 „
von Hengstei bis Holzwickede (einschließlich der Verbindungsbahn bei Cabel)	2,61 Meilen,
„ Unna bis Hamm	2,34 „
„ Dortmund bis Duisburg	7,24 „
„ Witten „ Langendreer	0,70 „
„ Langendreer „ Laer	0,41 „
„ Steele „ Hattingen	1,27 „
„ Mülheim a/Ruhr bis Oberhausen	0,69 „
„ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58 „
die Rheinhauser Verbindungsbahn	0,17 „
zu übertragen	54,70 Meilen.

übertragen 54,70 Meilen.
von Styrum bis Ruhrort . . . . 1,27 „
„ Steele „ Vohwinkel . . . 4,47 „
„ Haan „ Mülheim a. Rhein 3,88 „
„ Ohligs-Wald bis Solingen . . 0,77 „
„ Mülheim bis Bergisch-Gladbach . 1,25 „
„ Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid . . . . . . 2,32 „
„ Letmathe bis Iserlohn . . . 0,73 „

2. die Ruhr-Sieg-Eisenbahn mit den Strecken:
von Hagen bis Siegen (14,10 M.) und von Herdecke bis Einhaus (0,29 M.) zus. 14,39 Meilen,

3. die Hessische Nordbahn
von Warburg bis Gerstungen (einschließlich des der Westfälischen Staatsbahn gehörigen Abschnitts Warburg-Haueda 0,02 Meilen und der mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlichen Strecke Kassel-Guntershausen 1,05 M.) 17,58 „
„ Hümme nach Carlshafen . . . . 2,24 „

zusammen 103,60 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn mit Rücksicht auf die im Laufe des Jahres erfolgte Eröffnung der Bahnstrecke Dahlhausen-Hattingen und da die Strecken von Kohlscheidt nach der Grube Kämpchen, von Langendreer nach Laer, von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde, von Herdecke bis Einhaus, die Rheinhauser Verbindungsbahn und die Verbindungsbahn bei Cabel während des ganzen Jahres und die Strecke von Steele nach Dahlhausen bis zum 28. Dezember 1869 lediglich dem Güterverkehr dienten 80,62 Meilen im Personen- und 83,04 Meilen im Güter-Verkehre.

Außer den vorstehend aufgeführten 103,60 Meilen waren noch 16,56 Meilen Anschlußbahnen für industrielle Etablissements vorhanden resp. im Betriebe.

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahmen und Ausgaben.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Bahn getrennt verrechnet, dagegen werden die Kosten der gemeinschaftlichen Transport-Verwaltung nach dem Durchschnitts-Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen zur Vertheilung gebracht.

Die Kosten der ebenfalls gemeinschaftlichen allgemeinen Verwaltung werden nach dem Verhältniß der Bahnlänge zur Repartition gestellt.

Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen werden vertheilt nach den durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und die übrigen gemeinschaftlichen Einnahmen aus dem Transportbetriebe nach dem für die Vertheilung der Kosten der Transportverwaltung bestehenden Maßstabe.

Für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden die Einnahmen getrennt gebucht und erhält hiervon die Bergisch-Märkische Eisenbahn 45 Proc. für die Verzinsung des Anlage-Kapitals und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 55 Proc. für die Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten.

IV. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Das zweite Geleise ist hergestellt auf den Strecken:

von Aachen bis Obercassel auf . . . 5,54 Meilen,
„ M. Gladbach bis Homberg auf . 2,35 „
„ Düsseldorf „ Hagen „ . 7,11 „
„ Hagen „ Dortmund „ . 3,80 „
„ Dortmund „ Soest „ . 5,98 „
„ Hengstei „ Holzwickede „ . 2,33 „
„ Cabel bis Hohensyburg auf . . 0,14 „
„ Rittershausen bis Remscheid auf . 0,28 „
„ Steele „ Vohwinkel „ . 0,05 „
„ Haan bis Mülheim a. Rhein „ . 1,38 „
„ Ohligs „ Solingen auf . . . 0,04 „
von Mülheim a. Rhein bis B. Gladbach auf 0,07 Meilen,
„ Dortmund bis Duisburg auf . . . 4,19 „
„ Styrum „ Ruhrort „ . . . . 0,18 „
„ Hagen „ Siegen „ . . . . 5,99 „
sowie auf den zwischen der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg-Eisenbahn gemeinschaftlichen Strecken Hagen und Herdecke bis Hengstei auf . . . . . 1,14 „
„ Warburg bis Kassel, von Guntershausen bis Gerstungen u. Hümme-Carlshafen auf 3,17 „

zusammen 43,74 Meilen.

(Die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,05 Meilen) ist zwar doppelgeleisig, hier aber nicht zu berücksichtigen, weil für die Benutzung der Hessischen Nordbahn nur ein Geleise zu rechnen ist.)

Hiervon wurde das zweite Geleise im Jahre 1869 fertiggestellt auf den Strecken: Geilenkirchen-Lindern, Wickrath-Rheydt, Gladbach-Kleinenbroich, Kleinenbroich bis Nordkanal bei Neuß, Mülheim a. Rhein-Schlebusch, Hagen-Hengstei, Hoerde-Aplerbeck und Limburg-Altena.

Ende 1869 war das zweite Geleise noch im Bau begriffen auf den Strecken:

Kupferdreh-Ueberruhr auf . . . . . 0,66 Meilen,
Neviges-Langenberg auf . . . . . . 0,77 „
Dortmunderfeld-Hörde auf . . . . . 0,73 „
Dortmunderfeld-Langendreer . . . . . 1,36 Meilen,
Witten-Langendreer . . . . 0,70 „
Langendreer-Bochum . . . . 0,86 „

2. **Brücken und andere Bauwerke** auf freier Bahn. Die durch die im Jahre 1868 begonnene Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Limburg-Altena erforderliche Aufstellung der eisernen Ueberbauten auf den drei großen Lennebrücken bei Limburg, Neuoege und Oppenhausen mit einer an letzterer anschließenden Wege-Unterführung, ferner 2 kleinere Durchlässe und 2 Wege-Unterführungen, sowie die Einführung des Geleises in die Bahnhöfe Limburg, Letmathe und Altena wurde vollendet.

Das auf der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn (Vohwinkel-Steele) auszuführende zweite Geleise machte auf der Strecke Kupferdreh-Ueberruhr die Ausführung von Uferpflasterungen und auf der Strecke Neviges-Langenberg die Verlängerung mehrerer kleinen Brücken und Durchlässe nothwendig.

Im Zusammenhange mit dem Umbau des Bahnhofes M. Gladbach wurde die Höherlegung der anschließenden Bahnstrecke nach Viersen zwischen den Stationen 8,17 und 8,35 ausgeführt.

Zur besseren Entwässerung des Bahnkörpers wurde auf der Strecke Kohlscheidt-Herzogenrath und zum Theil auf der Strecke Herzogenrath-Geilenkirchen eine Packlage unter den Schwellen eingebaut, sowie an Stelle undurchlässiger

Erdbanketts auf den Strecken Vohwinkel-Rittershausen, Rittershausen-Ronsdorf, Langenberg-Nierenhof und Holzwickede-Werl im Ganzen auf ca. 3½ Meilen Bankettmauerwerk hergestellt.

Mit der Erweiterung des gemeinschaftlichen Bahnhofes Soest wurde das Heben der Geleise vor demselben auf durchschnittlich 2 Fuß Höhe und auf eine Länge von 400 Ruthen ausgeführt.

Neue Anschlußanlagen für industrielle Etablissements gelangten zur Ausführung: 3075 lfde. Ruthen Geleise, 45 Weichen, 1 Kreuzung und 2 Drehscheiben. Zur Erweiterung bereits vorhandener Anschlußanlagen wurden hergestellt: 1048 lfde. Ruthen Geleise und 30 Weichen. Dagegen kamen in Wegfall 1214 lfde. Ruthen Geleise, 13 Weichen, 1 Drehscheibe und 2 Anschlüsse.

3. **Stationsbauten.** Außer zahlreichen kleineren Stationsbauten wurden folgende Bauten größeren Umfangs ausgeführt:

A. Bergisch-Märkische Strecke.

Bahnhof Herzogenrath. Ein Lokomotivschuppen für 4 Maschinen und für die Schlosserei 2c. wurde errichtet. Bahnhof M. Gladbach. Außer einer bedeutenden Erweiterung des Bahnhofsplanums kam der Neubau eines zweiten Güterschuppens nebst Zollrevisionsraum von rot. 156 Fuß Länge und 44 Fuß Tiefe, die Herstellung eines Arbeiterraumes, sowie die Versetzung der Umladehalle zur Ausführung. Die Anlage von 3 Drehscheiben wurde bewirkt, die Ausführung eines Entwässerungs-Kanals im Bahnhofe von 3000 Fuß Gesammtlänge begonnen und auf 850 Fuß gefördert. Bahnhof Kleinenbroich. Ein neuer Güterschuppen wurde erbaut. Bahnhof Viersen. Mit der Erweiterung des Bahnhofs wurde begonnen und der größere Theil der Erdanschüttung für das Planum beschafft, auch der Bau eines neuen Güterschuppens, sowie die Anlage eines Zufuhrweges mit Verlängerung ausgeführt. Die Herstellung der neuen Entwässerungs-Kanäle wurde ebenfalls begonnen und rot. 1100 lfde. Fuß, etwa ⅓ der Gesammtlänge, fertig gestellt. Bahnhof Düsseldorf. Durch die Anlage von großen Ueberladeplätzen, Verlegung von Weichen, Vermehrung der Geleise, wurde der Bahnhof auf der südlichen Seite nicht unbedeutend vergrößert. Außerdem kamen die ausgedehnten Brüstungen zum Abschluß des östlichen Theiles des Bahnhofs und der neuen Wege-Unterführung zur Ausführung. Das Gasthaus „Prinz von Preußen" mit einem Flächenraum von 2 Morgen 85 □ Rthn. 60 □ Fuß wurde behufs Aufnahme der unteren Ruhrthalbahn und der ferneren Erweiterung des Bahnhofs angekauft. Bahnhof Vohwinkel. Die Arbeiten zu einer bedeutenden Erweiterung des Bahnhofs sind fortgesetzt und die Ausschachtung des Fundaments für das neue Stationsgebäude zum größten Theile vollendet. Bahnhof Barmen-Rittershausen. Die Erweiterungsarbeiten wurden fortgesetzt und nahezu vollendet. Auf der südlichen Seite des Bahnhofs wurden Ueberladeplätze mit gepflastertem Zufuhrwege hergestellt und die Futtermauer auf der nördlichen Seite mit einem Geländer versehen. Die Nebengeleise erhielten einen Zuwachs von 234 Ruthen. Bahnhof Kupferdreh. Für die Erweiterung des Bahnhofes kamen bedeutende Massen zur Ablagerung. Bahnhof Langenberg. Die Erd- und Felsarbeiten, sowie die Uferpflasterungen einer bedeutenden Erweiterung des Bahnhofs wurden vollendet. Bahnhof Neviges. Die bedeutenden Felsarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs wurden begonnen und zum größten Theil vollendet. Bahnhof Mülheim a. Rhein. Die Geleise erfuhren eine Vermehrung von 195 Ruthen mit Weichen und zwar wurden auf dem Güterbahnhofe noch ein 4. Geleise gestreckt und ein Verbindungsgeleise auf dem Personenbahnhofe mit dem Köln-Mindener Bahnhofe hergestellt, welches letztere den direkten Uebergang der Courier- und Schnellzüge auf die Köln-Mindener Bahn und weiter nach Köln vermittelt. Bahnhof Bergisch-Gladbach. Das definitive Empfangsgebäude und der Lokomotivschuppen kamen zur Ausführung. Bahnhof Hagen. Zur Fertigstellung des neuen Güterbahnhofes wurde durch weitere Anschüttung von ca. 8000 Schachtruthen Boden das projektirte Bahnhofsplanum in einer Größe von pr. pr. 7200 □ Ruthen vollständig hergestellt. Ein Kommunalweg wurde erhöht, ein Zufuhrweg nach dem neuen Güterschuppen hergestellt und der Vorplatz vor letzterem gepflastert (ca. 720 □ Rthn.), außerdem eine Ueberlade-Chaussee und Kohlenlagerplätze nebst vorbeiführendem Zufuhrwege angelegt. Der Unterbau zur Aufstellung eines Wasserreservoirs in der Nähe des Dienstgebäudes wurde hergestellt, ferner auf dem Güterbahnhofe 3, auf dem Personenbahnhofe 1 Wasserkrahn aufgestellt und eine Rohrleitung von dem Lokomotivschuppen auf dem Personenbahnhofe bis zu dem Reservoir bei dem Dienstgebäude verlegt. Bei dem in der Nähe des Reservoirs stehenden Krahn ist eine massive Feuergrube angelegt, bei den andern beiden sowohl, als bei dem auf dem Personenbahnhofe je eine eiserne Feuergrube hergestellt, welche theils mittelst gußeiserner Röhren, theils mittelst Steinkanälen entwässert werden. Die Nebengeleise wurden vollendet und die Geleise in einer Gesammtlänge von 4600 Ruthen mit 55 Weichen, 2 englischen und 6 einfachen Kreuzungen verlegt. Bahnhof Witten. Die Central-Reparatur-Werkstätte wurde durch Herstellung eines 150 Fuß breiten und 264 Fuß langen Schuppens, massiv in Ziegelrohbau mit Schieferdach für 28 Lokomotivstände erweitert. Der im August begonnene Neubau einer Dienstwohnung für zwei Maschinenmeister wurde bis auf den inneren Ausbau fertig gestellt. Bahnhof Barop. Es wurde ein neuer Güterschuppen mit Expeditionslokal, Arbeiterstube und Materialienkeller, sowie ein Ladestrang mit Weichenverbindung hergestellt. Bahnhof Hörde. Der Umbau der Geleise-Anlagen wurde vollständig, dagegen der Abschluß des Bahnhofs durch Mauern und Zäune bis auf einen kleinen Rest vollendet. Ebenso wurde die Chaussirung des Weges am neuen Ladestrang gänzlich, die Pflasterung des Weges zum Stationsgebäude, zum Güterschuppen und den Ladeplätzen beinahe vollendet; ferner wurde der Güterschuppen durch einen Anbau erweitert. Bahnhof Soest. Die Erweiterung des gemeinschaftlichen Bahnhofs erfolgt unter Leitung der Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn; der neue Lokomotivschuppen ist in Benutzung genommen und der alte abgebrochen. Bahnhof Hamm. Das Maschinenhaus an der Lippe wurde zur Anlage eines zweiten Dampfkessels um das Doppelte des bisherigen Raumes erweitert. Durch den Ankauf eines Grundstücks ist die nothwendige Verlängerung des nördlich vom Güterschuppen gelegenen Ueberladegeleises, die Befestigung und Einfriedigung dieses Platzes, sowie der Zugang zum Bahnhofe direkt von der Hauptstraße aus, möglich gemacht und ausgeführt worden. Bahnhof Langendreer. Der im Jahre 1868 begonnene Umbau der Geleise wurde fortgeführt und wurden

398 Ruthen Geleise mit 8 Weichen neu hergestellt. Bahnhof Steele. Die am 28. Dezember eröffnete Zweigbahn Steele-Hattingen hat erhebliche Veränderungen der Geleisanlagen auf der Ost- und Westseite des Bahnhofs zur Folge, welche Bauten eingeleitet sind. Bahnhof Essen. Eine Erweiterung des Güterschuppens wurde in Angriff genommen und zum Theil vollendet. Die Abpflasterung des Zufuhrweges ist in einer Fläche von 315 □ Ruthen hergestellt und die Geleiserweiterung zur Ausführung gebracht. Bahnhof Mülheim a. Ruhr. Die im Jahre 1868 begonnene Erweiterung des Güterbahnhofs ist vollendet, ebenso die Abpflasterung des Zufuhrweges, letztere in einem Umfange von 504 Ruthen. Der Umbau des Personenbahnhofs wurde in Angriff genommen und sind bis zum Schlusse des Jahres rot. 456 lfde. Ruthen neue Geleise hergestellt worden. Im Maschinengebäude ist die Aufstellung einer Dampfmaschine in der Ausführung begriffen. Bahnhof Oberhausen. Im Maschinengebäude ist eine Dampfmaschine aufgestellt worden. Bahnhof Ruhrort, Hafen- und Rheinstation. Die im Jahre 1868 begonnene Abpflasterung ist in einer Fläche von 243 Ruthen vollendet. Die Nebengeleise beider Stationen wurden um 362 lfde. Ruthen vermehrt. Ein Wohnhaus wurde angekauft und zu 9 Familienwohnungen eingerichtet. Bahnhof Dahlhausen. Der Bahnhof ist im Umbau begriffen und werden zur Entlastung der Station Steele neue Geleisanlagen in größerem Umfange zur Ausführung gebracht werden.

B. **Hessische Nordbahn.**

Bahnhof Bebra. Der Bau eines definitiven Stationsgebäudes wurde in Angriff genommen.

3. **Telegraphen-Anlagen.** Auf sämmtlichen Bergisch-Märkischen links- und rechtsrheinischen Stationen wurden in Folge der Einführung einer neuen einheitlichen Signal-Ordnung die optischen Telegraphen nach Maßgabe dieser Signal-Ordnung umgeändert, die noch vorhandenen hölzernen Telegraphen durch eiserne ersetzt und die neuen Stations-Einfahrts-Signale hergestellt.

Auf den linksrheinischen Bahnstrecken wurde mit der successive erfolgten Einführung der im Jahre 1868 versuchsweise in Betrieb genommenen Ballonbatterien weiter vorgegangen.

Auf den rechtsrheinischen Bahnstrecken wurde auf der Strecke von Bochum bis zu den Zechen Hannibal und Königsgrube die Läuteleitung verlängert. Ferner wurden hergestellt: eine Leitung von Bochum bis zum Anschluß der Zeche Maria Steinbank, eine dergleichen von Witten bis zum Anschluß der Zeche Wallfisch, eine Sprachleitung von Steele bis Dahlhausen, eine Läuteleitung von der Zeche Johann Friedrich bis Laer und eine Sprachleitung von Dahlhausen über Laer bis Langendreer, sowie eine Sprachleitung und eine Läuteleitung von Dahlhausen bis Hattingen und bis zur Henrichshütte.

Auf der Hessischen Nordbahn wurden von den in 1868 beschafften Morsé-Apparaten 17 Stück auf den Stationen und außerdem auf jeder zweiten Station ein Läute-Inductor eingeschaltet.

V. **Industrielle Anlagen.** a. **Werkstätten.** Zur Ausführung von Reparaturen, Erbauung von Wagen ꝛc. sind eingerichtet: eine Central-Werkstätte zu Witten, sowie Werkstätten zu Aachen, M. Gladbach, Crefeld, Homberg, Mülheim a. Rhein, Düsseldorf, Langenberg, Elberfeld, Hagen, Siegen, Steele, Duisburg, Ruhrort, Dortmund und Soest für die Bergisch-Märkischen Strecken und in Kassel eine mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Werkstätte für die Hessische Nordbahn. In den Werkstätten der Bergisch-Märkischen Bahn wurden beschäftigt: 1374 Handwerker und 243 Handarbeiter, welche in Tagelohn 301 803 und in Accord 191 439 Tagewerke geleistet haben, wofür an Lohnarbeiter 204 393 Thlr., an Accordarbeiter 224 402 Thlr. und durchschnittlich pro Tag in Lohn 20,3 Sgr. und in Accord 35,2 Sgr. gezahlt sind; in der Werkstätte der Nordbahn wurden beschäftigt: 206 Arbeiter und an dieselben ein Lohn von 47 074 Thlr. gezahlt.

b. **Gasanstalt zu Witten.** Die Gasanstalt wurde am 21. November 1864 in Betrieb genommen. Das Anlage-Kapital derselben wird durch den Ueberschuß, welchen der den verschiedenen beim Consum des Gases betheiligten Verwaltungs-Ressorts in Rechnung zu stellende Gaspreis (1 Thlr. 15 Sgr. für 1000 Kubikfuß) gegen die Fabrikationskosten ergiebt, getilgt.

c. **Imprägnir-Anstalt zu Baal.** In der Imprägnir-Anstalt auf dem Bahnhofe zu Baal wurden die auf den linksrheinischen Bahnstrecken Aachen-Düsseldorf, Ruhrort-Crefeld und Viersen-Venlo verwendeten Bahnschwellen und Telegraphen-Stangen, sowie einige Bohlen für Brückenbeläge durch Kochen in Creosot imprägnirt. Das hierzu erforderliche Creosot wurde theils durch Destillation von Kohlentheer in der Anstalt selbst hergestellt, theils von Fabrikanten bezogen.

Die Betriebskosten betrugen:

Anschaffungskosten der Betriebs-Materialien incl. der aus dem Vorjahr übernommenen Bestände		11 132 Thlr.	4 Sgr.	9 Pf.
Unterhaltung der Geräthe		619 „	26 „	3 „
Arbeitslohn		2328 „	29 „	9 „
zusammen		14081 Thlr.	— Sgr.	9 Pf.
Die Einnahmen für verkaufte Neben-Produkte betrugen	1083 Thlr. 16 Sgr. 6 Pf.			
die in das Jahr 1870 übernommenen Bestände haben einen Geldwerth von	1958 „ 24 „ — „	3042 „	10 „	6 „
so daß die Imprägnirungskosten betragen		11 038 Thlr.	20 Sgr.	3 Pf.

Imprägnirt sind 390 Telegraphenstangen = 1950 Cbfß., 40 801 Querschwellen = 122 403 Cbfß, 1828 Weichenschwellen = 9737 Cbfß., 96 Bohlen für Brückenbeläge = 192 Cbfß., zusammen 134 282 Cbfß. Es berechnen sich hiernach die Imprägnirungskosten für 1 Cbfß. Holz auf durchschnittlich 2 Sgr. 5,6 Pf.

VI. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 sind den älteren Beständen hinzugetreten durch Neubeschaffung: a) **Lokomotiven** 30 Stück doppelt gekuppelte Lastzug-Maschinen, 2 gekuppelte Tender-Maschinen für Güterzüge und 14 gekuppelte Tender-Maschinen für Personenzüge.

(Wegen Unbrauchbarkeit sind ausrangirt und als Ganzes verkauft 2 gekuppelte Lastzug-Maschinen und 3 gekuppelte Personenzug-Maschinen.)

b) **Personenwagen.** 10 Stück 6rädrige I. und II. Klasse, 18 Stück 6rädrige III. Klasse, 6 Stück 4rädrige IV. Klasse mit überhaupt 60 Plätzen I., 320 II., 1080 III. und 360 IV. Klasse. Durch Umbau wurden in 5 Personenwagen die Sitzplätze I. Klasse um je 2 vermindert, dagegen solche in 3 Wagen um je 2 vermehrt. Zwei Personenwagen IV. Klasse wurden zu III. Klasse-Wagen umgebaut, ferner wurden 2 Personenwagen III. Klasse zum Gebrauch für die Postverwaltung eingerichtet.

c) **Gepäckwagen.** 106 Stück 6rädrige und 30 Stück 4rädrige von je 150 Ctr. Ladefähigkeit. Ferner wurden 9 sechsrädrige Gepäckwagen à 135 Ctr. Tragfähigkeit aus bedeckten Güterwagen hergerichtet.

d) **Bedeckte Güterwagen.** Durch Neubeschaffung resp. Bau in eigener Werkstätte: 187 Stück vierrädrige à 200 Ctr., 34 Stück Colli-Wagen von 120 Ctr. Tragfähigkeit, welche zu Kieswagen à 100 Ctr. umgebaut sind. Durch Umbau resp. Umtarisirung wurden 38 Wagen auf höhere Ladefähigkeit gebracht. Von den zur Ausrangirung bestimmten alten Colliwagen sind 24 Stück durch Abschneiden der Kasten zu Kieswagen eingerichtet. 9 Colli-Wagen à 135 Ctr. Tragfähigkeit wurden zu Gepäckwagen gleicher Ladefähigkeit umgebaut.

e) **Offene Güterwagen.** Es sind für die Bergisch-Märkische Bahn neu beschafft: 1083 vierrädrige offene Güterwagen à 200 Ctr. Tragfähigkeit. Außerdem sind hinzugekommen 58 Stück vierrädrige aus alten bedeckten Güterwagen hergerichtete Kieswagen à 100 Ctr. Tragfähigkeit, ferner wurden umgebaut 24 Stück offene 100 Centner-Wagen zu Holzwagen von gleicher Ladefähigkeit. Abgängig wurden 5 Kieswagen à 70 Ctr. Ladefähigkeit.

VII. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personenwagen war durchschnittlich besetzt auf der

Bergisch-Märkischen E. mit 1,63 Personen und brachte ein 10,56 Sgr. im Jahre 1869,
Hessischen Nordbahn „ 0,70 „ „ „ „ 11,56 „ „ „ 1869,
Bergisch-Märkischen E. „ 1,70 „ „ „ „ 10,90 „ „ „ 1868.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck-, Vieh- rc. Wagen-Achse kamen durchschnittlich auf der

Bergisch-Märkischen E. 43,73 Ctr. und eine Einnahme von 8,02 Sgr. im Jahre 1869,
Hessischen Nordbahn 32,04 „ „ „ „ „ 5,62 „ „ „ 1869,
Bergisch-Märkischen E. 40,49 „ „ „ „ „ 8,05 „ „ „ 1868.

Die leer gelaufenen Güterwagen betrugen bei der Bergisch-Märkischen 25,94 Proc. und bei der Hessischen Nordbahn 29,39 Proc. der beladenen.

VIII. **Personen-Verkehr.** Retourbillets, sowie Schüler- und Abonnements-Karten, beide zu ermäßigten Preisen, wurden bereits früher eingeführt.

Von den im Jahre 1868 versuchsweise eingeführten Rundreisebillets II. und III. Wagenklasse von den Stationen Harburg, Bremen, Hannover und Braunschweig über Kassel, Frankfurt a. M., Heidelberg, Bingen, Neuß, Düsseldorf und Soest wurden im Jahre 1869 = 290 Billets II. und 239 Billets III. Klasse verausgabt.

Am 1. November 1869 wurde der internationale Verkehr über die Preußisch-Braunschweigische Route zwischen den Stationen London via Ostende, Ostende, Antwerpen und Brüssel einerseits, und Berlin und Leipzig andererseits, über Köln, Mülheim a. Rhein mit den Billet-Preisen der Norddeutschen Route eingeführt.

IX. **Güter-Verkehr.** Außer mehrfachen Tarifermäßigungen, der Aufhebung von Beschränkungen in der Beförderung der nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände, soweit dieselben nur an bestimmten Tagen geschah, sind im Verbandsverkehre mehrere neue Tarife eingeführt.

X. **Genossenschafts-Kassen** der Angestellten und Arbeiter der Bahn. Neben der Pensionskasse der definitiv angestellten und der Pensions- und Unterstützungskasse für die im Staatsdienste nicht definitiv angestellten Beamten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, über welche das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 155 mitgetheilt ist resp. die Kolonnen 440—459 der Tabellen das Nähere enthalten und der Pensionskasse für die Beamten der Hessischen Nordbahn bestehen noch:

1) eine Kranken-Unterstützungs-Kasse für die Beamten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, an welcher ult. 1869 Theil nahmen 3192 verheirathete und 822 unverheirathete Beamte, sowie 1772 verheirathete und 1263 unverheirathete Arbeiter. Diese Kasse hatte Ende 1869 einen Bestand von 4127 Thlrn.

2) ein Fonds zur Unterstützung an Beamte und deren Hinterbliebene, sowie ein solcher für Unterstützungen an im Dienste verunglückte Beamte und deren Hinterbliebene bei der Hessischen Nordbahn. Der zuerst gedachte Fonds hatte ult. 1869 einen Bestand von 115 Thlrn. und der zuletzt erwähnte von 4651 Thlrn.

3) ein Sterbekassen-Verband, welchem jeder Beamte und ständige Arbeiter der Hessischen Nordbahn beitreten kann, sowohl für sich als für seine Ehefrau. Für jeden vorkommenden Sterbefall wird von jedem Mitgliede ein Beitrag von 1 Sgr. erhoben und der auf diese Weise aufgekommene Betrag den Hinterbliebenen ohne Weiteres ausgezahlt. Im Jahre 1869 betrug die Einnahme und Ausgabe für 27 Sterbefälle 1588 Thlr.

XI. **Neue Bahnlinien.** Am Schlusse des Jahres waren im Bau begriffen:

a) die Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein, 1 Meile lang,

b) die Ruhrthal-Eisenbahn und zwar: die untere Abtheilung, die Strecke Düsseldorf-Kupferdreh ca. 5 Meilen lang, die mittlere Abtheilung Dahlhausen-Hattingen-Herdecke ca. 3¼ Meilen lang und die obere Abtheilung Schwerte-Warburg 18¼ Meilen lang,

c) die Zweigbahn von München-Gladbach nach Odenkirchen, 1 Meile lang,

d) die Zweigbahn von Bergisch-Gladbach nach Bensberg, 0,6 Meilen lang,

e) die Zweigbahn von Bochum nach Riemke und Herne, welche bis zur Zeche Hannibal resp. bis Königsgrube, 0,93 Meilen, im Jahre 1870 vollendet ist,

f) die Verbindungsbahn Dahlhausen-Laer, 1,35 Meilen lang.

Projektirt sind:

1) die Bahnstrecke von Jülich nach Düren und nach Eschweiler-Stolberg,
2) die Zweigbahn von Fröndenberg nach Menden,
3) die Strecken von Aachen über Gemmenich zum Anschluß an die Belgische Staatsbahn bei Welkenraedt und von Mülheim a. Rhein nach Deutz,
4) die Bahn im Volme-Thale aufwärts bis in die Nähe von Lüdenscheid.

In der Ausarbeitung sind ebenfalls begriffen die Projekte:
der Zweigbahn von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr,
" " " Finnentrop nach Olpe und Rothemühle,
" Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg- und Main-Weser-Bahn u. d. Linie von Köln nach München-Gladbach,
" Linie von Lennep über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth, sowie
" " " Barmen-Rittershausen über Sprockhövel nach Witten, deren Aufnahme in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen Seitens der Gesellschaft bereits beschlossen ist,
endlich verschiedene Projektirungen zur Ergänzung der Verbindungen und Anschlüsse im Kohlenrevier.

XII. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol. **Bergisch-Märkische.**

10b. Die Strecke von der Preußischen Landesgrenze bei Kaldenkirchen nach Venlo (0,40 Meilen) ist Eigenthum des Holländischen Staats, der Betrieb auf derselben ist von der Seitens der Holländischen Staats-Regierung concessionirten „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen" der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen. Die Betriebs-Einnahmen für diese Strecke verbleiben, so lange sie den Betrag von 3000 Fl. nicht überschreiten, der Bergisch-Märkischen Verwaltung, wird der Ertrag höher, so tritt die Betheiligung des Holländischen Staats nach einer steigenden Scala ein. Die gesammten Einnahmen sind in den Hauptsummen enthalten.

11. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die am Schlusse des Jahres eröffnete Strecke Dahlhausen-Hattingen für den Güterverkehr . . . . 83,04 Meilen = 625,46 Kilometer,
" " Personenverkehr . . . 80,63 " = 607,23 "
Die Gründe dieser Verschiedenheit ergeben sich aus der nachstehenden Erläuterung.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Güterverkehr zu 85,99 Meilen und für den Personenverkehr zu 83,60 Meilen angenommen, weil auf einzelnen Strecken ein Personenverkehr nicht stattfindet, weil ferner die geneigte Ebene bei Hochdahl doppelt und für einzelne Bahnstrecken wegen der sehr schwierigen Betriebs-Verhältnisse ein Zuschlag zu den wirklichen Längen hat eintreten müssen.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad IV. dieses Berichts.

Bergisch-Märkische.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens sind in den Jahrgängen 1866, 1867 und 1868 der Statistik S. 159, 152 resp. 174 speziell angegeben.

89. Von dem gesammten Anlage-Kapitale sind nur die Zinsen der für den Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten 3½ procentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie von 18 000 000 Thlrn. mit 3½ Proc. vom Staate garantirt.

91d. Es sind dies 6rädrige Tender-Maschinen.

91e u. 113. Von den für die Bergisch-Märkische Bahn überhaupt vorhanden gewesenen 318 Maschinen sind 5 Stück der Nordbahn zur Benutzung überwiesen und die Anschaffungskosten derselben auch bei dieser verrechnet.

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 8 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Hessische Nordbahn.

100d. Ebenso hierin 2 vierrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen und 1 vierrädriger Postwagen.

Bergisch-Märkische.

121. Die Leistungen der Lokomotiven umfassen auch diejenigen der im Jahre 1869 nur theilweise im Betriebe gewesenen und später ausrangirten 5 Maschinen.

Hessische Nordbahn.

121. Desgleichen hier diejenigen der von der Bebra-Hanauer Bahn entliehenen beiden Güterzug- und 1 Personenzug-Maschinen, sowie einer Eilzug-Maschine, welche im Laufe des Jahres von der Bergisch-Märkischen Bahn überwiesen ist.

Bergisch-Märkische.

139 u. 145. Im Laufe des Jahres 1869 sind 28 Stück 6rädrige und 6 Stück 4rädrige Personenwagen, 10 Stück 6rädrige und 30 Stück 4rädrige Gepäckwagen, sowie 1270 Stück 4rädrige bedeckte und offene Güterwagen neu beschafft, welche nur kurze Zeit im Betriebe waren. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 5 Personen- resp. 634 Gepäck- und Güterwagen mit 11 resp. 1269 Achsen und einer Durchschnittsleistung pro Achse von 6683 resp. 1591 Meilen.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

142a. Von den hier aufgeführten 1 626 278 Achsmeilen der Bergisch-Märkischen und 188 846 Achsmeilen der Hessischen Nordbahn kommen 132 810 resp. 9636 Meilen auf die der Verwaltung gehörigen 12 resp. 3 Postwagen.

Von den dem Fiscus gehörigen Postwagen wurden 671 967 Achsmeilen auf der Bergisch-Märkischen Bahn zurückgelegt.

Bergisch-Märkische.

147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, von Güterwagen sind in Arbeitszügen zurückgelegt 529 968 Meilen und deshalb bei Feststellung der Leistung pro Achse (Kol. 145) mit berücksichtigt.

149c. Von den hier aufgeführten 270 831 Achsmeilen kommen 25 177 Achsmeilen auf 6 Verbands-Gepäckwagen.

150b, 151b, 190a u. 207. Den Durchschnitts-Berechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personen-Verkehr benutzten Strecken von 80,62 Meilen = 607,23 Kilometern zu Grunde. (Siehe Erläuterung zu Kol. 11.)

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

185b. Die hier aufgeführten Centnermeilen sind von den im Personenverkehre beförderten 128 resp. 197 Equipagen zurückgelegt worden.

214a u. 215a. Hier sind die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde aufgeführt.

230. Hierin sind auch die Kosten für Beleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe und Telegraphen enthalten.

263. Der 1094 Thlr. betragende Antheil des Holländischen Staats an der für die Strecke von der Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo aufgekommenen Brutto-Einnahme und derjenige des Preußischen Staats an der Brutto-Einnahme der von demselben verpachteten Strecke Warburg-Haueda der Westfälischen Bahn mit 15 786 Thlrn. sind hier verrechnet.

272. An der Dividende pro 1869 nahm ein Actien-Kapital von 21 000 000 Thlrn. Theil, resp. wurde ein solcher Betrag von dem Gesammt-Actien-Kapitale mit seiner Dividende auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesen.

277—284. Die Reserve- und Erneuerungsfonds für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn werden getrennt verwaltet. Zwischen beiden Bahnabtheilungen besteht nur insoweit ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß, als die Einnahmen und Ausgaben, welche aus dem gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus dem eigentlichen Transportdienste entspringen, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen zur Vertheilung gebracht werden.

Ueber das Vermögen dieser Fonds ist Folgendes anzuführen:

	Bergisch-Märkischer Reserve- Fonds. Thlr.	Bergisch-Märkischer Erneuerungs- Fonds. Thlr.	Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds. Thlr.
Bestand ult. 1868	249 431	314 572	99 280
Einlagen und sonstige Einnahmen im Jahre 1869 incl. des Nominalwerths angekaufter Effekten	72 571	1 131 658	354 618
Summa	322 002	1 446 230	453 898
Die Ausgaben betragen:			
1) für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen, Brücken und andere bauliche Anlagen)	16 820	616 517	87 306
2) für Betriebsmittel	25 314	373 727	61 080
3) an sonstigen Ausgaben	1 633	6	4
4) Nominalwerth verkaufter und ausgelooster Effekten	200	800	400
Summa der Ausgaben	43 967	991 050	148 790
Der Bestand ult. 1869 beträgt	278 035	455 180	305 108

Bergisch-Märkische.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug:

im Jahre 1869 überhaupt 83,78 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 83,04 Meilen,
" " 1868 " 82,92 " " " " " 79,71 "

mithin 1869 mehr überhaupt 0,86 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 3,33 Meilen.

358. Außerdem sind noch angestellt: 9 Eisenbahn-Baumeister, Gehalt 600—1000 Thlr. und 17 Betriebs-Sekretäre, Gehalt 400—600 Thlr.

Hessische Nordbahn.

358. Ebenso außer den hier aufgeführten Beamten 2 Eisenbahn-Baumeister, Gehalt 600—1000 Thlr. und 5 Betriebs-Sekretäre, Gehalt 400—600 Thlr.

367, 369, 380, 418, 422—426. Die bei der Bebra-Hanauer Bahn in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten sind gleichzeitig für die Hessische Nordbahn beschäftigt.

Wegen der mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlichen Beamten siehe die Erläuterung zu Kol. 354—403 der Main-Weser-Bahn.

Bergisch-Märkische.

380. Hiervon sind 2 Betriebs- und 2 Bahn-Kontroleure.

433. Außer den beiden Plankammer-Verwaltern sind noch angestellt:

4 Eisenb.-Bau-Inspekt. Geh. 1000—1200 Thlr.
12 Eisenbahn-Baumeister " 800—1000 "
26 Feldmesser und Zeichner . Geh. 300—540 Thlr.
4 Eisenbahn-Sekretäre im technischen Büreau . . . . . . Geh. 527—700 "

435. Bei dem Betriebe der Trajekt-Anstalt sind angestellt:

2 Schiffs-Capitaine . Geh. 525—625 Thlr.
4 Steuerleute . . . " 325—450 "
12 Matrosen . . . . " 210—275 "
1 Schiffsjunge . . . . . Geh. 126 Thlr.
6 Maschinisten . . . . . " 350—525 "
10 Heizer und Maschinenwärter " 310—325 "

440—459. Die mit 652 229 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 106 520 Thlrn. beginnende Zeile auf den Pensionsfonds für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte. (Siehe ad X dieses Berichts resp. Statistik pro 1867 S. 155.)

442. Diese 4675 Thlr. wurden nicht mehr, wie früher, von den Beamten beigetragen, sondern aus Betriebsfonds gezahlt.

17. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen (und Stargard-Posener) Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 180 enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt folgende Linien:

A. **Die Oberschlesische Eisenbahn**

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz . . . . . 26,06 Meilen,
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna . . . . . 0,23 „
zusammen 26,29 Meilen,

2) die in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 157 u. 158 näher beschriebenen Zweigbahnen in einer Gesammt-Ausdehnung von . . . . . 9,06 Meilen,
welchen im Jahre 1869 hinzugetreten sind:
a) die Verlängerung der Zweigbahn von Zabrze nach der Coaksanstalt (welche bisher auf freier Bahn einmündete) bis in den Bahnhof Zabrze . . . . 0,25 „
b) die Zweigbahn nach dem Alfred-Schacht . . . . . 0,23 „
c) die Verlängerung der Flügelbahn Schwientochlowitz-Königshütte bis Krugschacht 0,38 „
zusammen . . . . . 9,92 „
Ueberhaupt 36,21 Meilen.

Für Rechnung Fremder werden außerdem unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:
a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube . . . . . 0,37 Meilen,
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht . . . . . 0,06 „
c) „ Kattowitz nach der Ferdinandsgrube. . . . . 0,20 „
d) „ „ „ Baildonhütte . . . . . 0,07 „
zusammen . . . . . 0,70 „

Von vorstehenden . . . . . 36,91 Meilen
sind verpachtet: a) die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . . . . . 0,23 Meilen
an die Kaiser Ferdinands Nordbahn;
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelsegen-Grube-Idahütte von . 1,70 „
an die Wilhelms-Bahn.
Den Fahrbetrieb zwischen Kattowitz (Schoppinitz) und der Landesgrenze bei Sosnowice 0,24 „
besorgt die Warschau-Wiener Bahn.
zusammen . . . . . 2,17 „
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 34,74 Meilen.

B. **Die Breslau-Posen-Glogauer-Eisenbahn**

a) die Hauptbahn von Breslau nach Posen . . . . . 21,94 Meilen,
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau . . . . . 5,90 „
zusammen 27,84 Meilen.

Das Verhältniß der Breslau-Posen-Glogauer zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 164 näher angegeben.

C. **Die Stargard-Posener Eisenbahn**

von Stargard über Woldenberg nach Posen von . . . . . 22,63 Meilen,
über deren Verwaltung und Betrieb in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 180 nähere Mittheilungen enthalten sind.

D. **Die schmalspurigen Pferdebahnen** im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von . . . . . 12 Meilen,
welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. Ueber die **Besitz-Verhältnisse** der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücksgrube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube von 0,20 Meilen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 164 und 165 spezielle Mittheilungen.

IV. Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen.

Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 20 054 422 Ctr. mit 27 458 648 Centnermeilen und 155 024 Thlrn. Einnahme-Antheil für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

V. **Bahn-Anlagen.** Auf der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn wurde mit dem Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Schebitz-Gellendorf (2,79 Meilen) fortgefahren, zwischen Lissa und Alt-Boyen die Haltestelle „Leipa“ und zwischen Lissa und Fraustadt die Haltestelle „Laßwitz“ neu etablirt.

Auf der Stargard-Posener Eisenbahn wurde zwischen Augustwalde und Woldenberg die Haltestelle „Marienwalde" errichtet.

VI. An **Neben-Etablissements** besitzt die Gesellschaft die Coaks-Anstalt in Zabrze, sowie

VII. an **Bergwerken** die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido".

VIII. **Genossenschafts-Kassen.** Die Vereinigung der Pensionskasse für die Beamten der Stargard-Posener mit derjenigen der Oberschlesischen Eisenbahn hat am 1. Juli 1869 stattgefunden. Außer dieser, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1869 einen Bestand von 90 971 Thlrn. hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Krankenkasse der Fabrik-Arbeiter mit einem Vorschusse von 556 Thlrn., eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 13 751 Thlrn., eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 5133 Thlrn. und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 34 476 Thlrn. ult. 1869. Für die Beamten der Stargard-Posener Eisenbahn besteht auch noch eine Sterbekasse, welche ult. 1869 einen Bestand von 82 Thlrn. hatte.

IX. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der 24,64 Meilen langen Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn war Ende 1869 so weit vorgeschritten, daß an Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers auf der 17,5 Meilen langen Strecke von Glowno (bei Posen) bis Inowraclaw und von Inowraclaw bis unweit Bromberg zusammen 13,5 Meilen des Bahnplanums vollendet sind.

Die Fertigstellung der durch Königl. Kabinetsordre vom 7. Juli 1869 zur Ausführung zugelassenen, etwa 43 Meilen langen Eisenbahnen Breslau-Mittelwalde-Landesgrenze und Cosel-Neiße-Frankenstein nebst Abzweigungen ist Ende 1873 zu erwarten.

Mit dem Bau der Gleiwitz-Beuthener Flügelbahn wurde fortgefahren.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

2b. Außerdem gehören noch 4 Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische E.

11. Von den hier aufgeführten 34,74 Meilen werden für den Personen-Verkehr benutzt:

die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	29,10 Meilen,
„ Zweigbahn Morgenroth-Tarnowitz	2,31 „
zusammen	31,41 Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet nur Güterverkehr statt.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,2 und für den Güterverkehr auf 34,61 Meilen angenommen.

13. Die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz ist doppelgeleisig.

75. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II. A 1a u. b dieses Berichts) die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II D dieses Berichts), sowie für die ad VI und VII aufgeführten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

85 u. 86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 36,21 Meilen (siehe ad II A 1 u. 2 dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen hat ult. 1869 überhaupt 3 452 815 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 287 735 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Stargard-Posener E.

88. Von den Stamm-Actien Lit. B. der Oberschlesischen Eisenbahn sind 413 500 Thlr. und von den Stamm-Actien der Stargard-Posener Eisenbahn 919 900 Thlr. durch den Staat amortisirt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer E.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 11 die für den Personenverkehr benutzten 31,41 Meilen der Oberschlesischen und 27,84 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,25 Meilen oder 446,27 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 152 432 Nutz- u. 8 036 041 Achsmeilen.

Alle 3 Linien.

137a. In dieser Summe sind enthalten: bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer E. 10 319 Thlr. und bei der Stargard-Posener E. 1843 Thlr. Steinkohlen-Prämie.

165. An Militair-Effekten wurden außerdem befördert: 2084 Ctr. auf der Oberschlesischen, 1156 Ctr. auf der Breslau-Posen-Glogauer und 1255 Ctr. auf der Stargard-Posener Eisenbahn.

175b. Zur Unterhaltung des Bahnkörpers sind außerdem noch Erd- und Kiesmassen befördert worden und zwar bei der

Oberschlesischen E.	1 404 649 Ctr.	(mit 1 726 591 Centnermeilen).
Breslau-Posen-Glogauer E.	2 421 247 „	„ 4 228 665 „
Stargard-Posener E.	820 970 „	„ 3 215 966 „

182. Hierin sind auch die von den Militair-Effekten zurückgelegten Centnermeilen enthalten und zwar bei der Oberschlesischen 12 303, bei der Breslau-Posen-Glogauer 23 675 und bei der Stargard-Posener 35 804 Centnermeilen.

185a. Hiervon kommen:

	auf tarifirte	auf frachtfreie Betriebsdienst- u. Baugüter
bei der Oberschlesischen E.	2 009 601 Ctr.-Meilen,	38 074 392 Ctr.-Meilen,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	1 652 992 „ „	14 265 517 „ „
„ „ Stargard-Posener E.	465 738 „ „	3 291 743 „ „

*Wegen der außerdem noch in Material-Transporten beförderten Centnermeilen siehe Erläuterung zu Kol. 175b.

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,41 Meilen zu Grunde.

Alle 3 Linien.

230. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der übrigen Diensträume enthalten.

Oberschlesische E.

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . 4 005 305 Thlrn.
treten noch hinzu die Netto-Ueberschüsse

a) der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von . . . . 113 „

b) „ Stargard-Posener Eisenbahn von . . . . 63 959 „

sowie der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit . . . . 97 557 „

so daß hier (in Kol. 270—276) . . . . 4 166 934 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

273b. Hiervon sind 20 432 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen überwiesen worden.

354, 359, 365 u. 368. Von den hier aufgeführten Beamten fungirt je einer gleichzeitig für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

385, 389, 394, 397, 400, 401 u. 405. Desgleichen von den hier aufgeführten je einer für die Stargard-Posener Eisenbahn.

Alle 3 Linien.

387. Als Bremser werden Arbeiter beschäftigt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

388. Wagenschmierer sind nicht angestellt, die Arbeiten werden in Tagelohn ausgeführt.

18. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 und 1863 der Statistik S. 27 resp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt wurden im Jahre 1869 befördert:

47 215 Personen,	2 470 344 Ctr. Güter,	46 Hunde und
4707 Ctr. Passagiergepäck,	3998 Stück Vieh,	6 Equipagen.

Die Einnahmen haben 11 161 Thlr., die Betriebskosten 9862 Thlr. und der Ueberschuß 1299 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf der freien Strecke wurde mit dem Verlegen der Schienen neuen Profils im schwebenden Stoße fortgefahren und 2860 lfde. Ruthen neues Geleise gelegt. Auch wurde der Versuch mit *eisernen* Querschwellen, vorläufig in *gerader* Linie, gemacht, welcher bisher befriedigende Resultate erzielt hat.

Im Frauenberger Tunnel wurden 60 lfde. Ruthen Widerlagsmauer hergestellt, deren Wölbung im Jahre 1870 ausgeführt wird.

Stationsbauten von größerem Umfange sind nicht vorgekommen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 2 Personenzug-Lokomotiven vermehrt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Es bestehen:

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die *nicht definitiv* angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welcher ult. 1869 einen Bestand von 89 318 Thlrn. hatte und an welchem 404 Beamte Theil genommen haben;

2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welcher ult. 1869 einen Bestand von 17 588 Thlrn. hatte und 114 Theilnehmer zählte;

3) ein Kranken-Unterstützungsfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeltlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt.

Dieser Fonds hatte ult. 1869 einen Bestand von 12 650 Thlrn. und es nahmen an demselben ca. 325 Beamte und 528 Arbeiter Thlr.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

121h. Außerdem legten die Lokomotiven der Königl. Saarbrücker Bahn auf der Rhein-Nahe-E. zurück: 4072 Meilen vor Personenzügen, 165 Meilen als Vorspann und 46 Meilen leer, zusammen 4283 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Königl. Saarbrücker Eisenbahn enthalten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden 11 396 Cbfß. Scheitholz und 10 625 Stück Reiserwellen à ½ Cbfß. verbraucht.

161. Hierunter befinden sich 17 143 Arbeiter, welche in den fiscalischen Gruben beschäftigt werden, und zu dem ermäßigten Fahrpreise von 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

162. Dies sind nur Militär-Personen.

169, 183b, 188b u. 194b. Das hier aufgeführte Quantum Postgut &c. bezieht sich nur auf das im Trajekt-Verkehre zwischen Bingerbrück und Rüdesheim beförderte, da das per Bahn beförderte nicht festgestellt worden ist, indem Seitens der Postverwaltung für letzteres ein Aversum gezahlt wird.

172b—d. Dies sind ausschließlich Kohlen aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten.

Die in Kol. 172b aufgeführten 510 515 Ctr. Saarkohlen sind in Bingerbrück eingegangen (in Kol. 172c mitenthalten) und durch Spediteure weiter gesandt worden, erscheinen also doppelt.

197. Von den hier aufgeführten wurden 1221 Privat-Depeschen von der Königl. Saarbrücker Eisenbahn übertragen.

255. Hierunter befinden sich 5391 Thlr. Remunerationen und sonstige Auslagen für den Verwaltungs-Ausschuß.

270. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen mußte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garatie 101 250 Thlr. gegen 256 539 Thlr. im Jahre 1868 zuschießen. Der in den Jahren 1860—1864 und 1866—1869 vom Staate geleistete Gesammt-Zuschuß beträgt 1 134 338 Thlr.

277 &c. u. 281 &c. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten.

Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	1030 Thlr.
	" Betriebsmittel (Kol. 279b)	496 "
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	60 332 "
	" Betriebsmittel (Kol. 283b)	21 145 "

378—381, 392, 399, 402, 412—417, 419, 420, 422—425, 429, 431—433. Die bei der Saarbrücker Eisenbahn in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten fungiren auch für die Rhein-Nahe-Eisenbahn, welche zu deren Kompetenzen nach Verhältniß der Bahnlänge 46 Proc. beiträgt.

399. Der Schiffstrajekt bei Bingerbrück wird gemeinschaftlich mit der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Wiesbaden verwaltet, und es werden die Kosten der Verwaltung von beiden Bahnen je zur Hälfte getragen. Das Personal besteht aus 1 Schiffsführer, 1 Schiffskapitain, 2 Steuerleuten, 5 Matrosen und Schiffsjungen, 1 Maschinisten, 3 Heizern und 1 Schiffszimmermann.

400. Der Obermaschinenmeister, welcher für die Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn fungirt, ist bei der ersteren Bahn aufgeführt.

440—459. Die mit 80 155 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den unter Nr. V. 1 dieses Berichts bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für nicht definitiv angestellte Beamte, und die mit 14 968 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 daselbst erwähnten Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte.

19. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelmsbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt:

1) die Hauptbahn von Cosel über Ratibor bis zur Preuß. Grenze bei Oderberg	7,13 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Ratibor nach Leobschütz	5,05 "
b) von Rendza über Rybnik und Nicolai nach der Idaweiche	9,20 "
c) von Friedrichsgrube nach Lazisk	1,28 "
d) von dem Bahnhofe Cosel bis zum Klodnitz-Kanal	0,10 "
zusammen	22,76 Meilen.

Hierzu kommen folgende gepachtete Strecken:

1) von Idaweiche nach Emanuelssegen	0,84 Meilen,
2) " " " Kattowitz	0,62 "
gepachtet von der Oberschlesischen Verwaltung,	
3) von der Landesgrenze bis Oderberg	0,44 "
gepachtet von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	
zusammen . . .	1,90 "
Ueberhaupt	24,66 Meilen.
Hiervon ab die ad 2d aufgeführte Strecke von Cosel bis zum Klodnitz-Kanal, welche verpachtet ist, mit	0,10 "
so daß im eigenen Betriebe verbleiben	24,56 Meilen.

Auf den Zweigbahnen von Friedrichsgrube nach Lazisk und von Idaweiche nach Emanuelssegen (zus. 2,12 Meilen) findet Personenverkehr nicht statt, es sind deshalb den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207 . . . 22,44 Meilen zu Grunde gelegt worden.

Die Strecke Idaweiche-Idahütte ist in Folge Schleifung des Hüttenwerks Idahütte im November 1869 cassirt worden, nachdem schon früher die Strecke außer Betrieb gesetzt war.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1869 sind auf freier Bahn folgende Bauten ausgeführt worden:

1) Die **Brücken-Reparaturen**, welche im Laufe des Jahres 1869 vorgenommen worden sind, betrafen zumeist kleinere gewölbte Brücken-Durchlässe auf der Strecke von Ratibor nach Leobschütz, bei welchen die schadhaften Flügel- und Stirnmauern einschließlich der Abdecksteine einer Zustandsetzung bedurften. An den Brücken mit eisernem Ueber-

bau wurden die zum Theil abgängigen Bohlenbeläge erneuert und zwar auf der Strecke Cosel-Oberberg an den Brücken bei Station 1,00, 2,36, 4,19 und 6,75 auf der Strecke Ratibor-Leobschütz bei Station 1,32, 1,43, 1,73, 1,78, 1,85 u. 2,90 und auf der Strecke Nendza-Kattowitz an den Brücken bei Station 7,25 u. 7,99. Auf zwei kleinen Brücken von 4 Fuß lichter Weite nördlich vor dem Bahnhofe Annaberg ist behufs Verlängerung des zweiten Geleises der Station der eiserne Ueberbau, bestehend in Blechträgern mit Querschwellen verlegt. Der massive Unterbau für diese Brücken war bereits vorhanden.

2) **Stationsbauten.** Im Bahnhof Nicolai ist mit der Erbauung eines Lokomotivschuppens im Halbkreise für 4 Maschinen und einer daranstoßenden Wasserstation begonnen worden. Im Bahnhofe Ratibor wurde der im Jahre 1868 angefangene Bau des neuen Güterschuppens vollendet und Anfang Oktober 1869 dem Betriebe übergeben. Derselbe ist massiv mit Holzcementbedachung erbaut, mit Einschluß des 2 Stockwerke hohen Anbaues, und nimmt im Ganzen 13 433,75 □Fuß bebaute Grundfläche ein.

Außerdem ist in unmittelbarer Nähe desselben ein freistehendes kleines Oekonomie- resp. Retiradengebäude mit einem Flächeninhalt von 256 □Fuß errichtet und der ganze Raum für den Güterverkehr incl. der anschließenden Plätze für freie Verladung mit einer 6 Fuß hohen Einfriedigung versehen. Der alte disponible Güterschuppen wird gegenwärtig noch zum Theil zur Aufbewahrung von Werkstatts-Gegenständen, Bahn-Utensilien ꝛc. und als Bahnmeister-Depot verwendet.

3) **Telegraphen-Anlagen.** Auf den sämmtlichen Bahnhöfen und Haltestellen sind an den optischen Zu- und Abfahrts-Telegraphen Blenden für rothes Licht, bestehend aus eisernen Rahmen mit eingeschobenen rothen Glasscheiben, zum schnelleren Geben des Haltesignals bei Nachtzeit angebracht; auch sind auf den Stationen Ratibor und Nendza kleine optische Telegraphenmaste mit Haltescheiben zum Geben von Tages-Haltesignalen aufgestellt worden.

IV. **Industrielle Anlagen.** Auf Bahnhof Ratibor befindet sich eine Reparatur-Werkstätte, welche die sämmtlichen zur Unterhaltung der Betriebsmittel erforderlichen Arbeiten ausführt. Dieselbe besitzt eine Dampfmaschine von 16 Pferdekräften, einen 6 Ctr. schweren Dampfhammer und an hauptsächlichsten Werkzeug-Maschinen: 4 große und 4 kleine Drehbänke, 3 Hobelmaschinen, 4 Bohrmaschinen, 1 Lochmaschine und 1 Kreissäge.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869 um 3 Lastzugs- und 3 Schnellzugs-Maschinen, 5 Personen- und 25 Kohlenwagen vermehrt. Dagegen wurde ein Personenwagen ausrangirt, dessen Untergestell als Plateau benutzt wird.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 440—459 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1869 mit einem Bestande von 37 764 Thlrn. abschloß und 68 Theilnehmer hatte;
2) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 3393 Thlrn. und 328 Betheiligten;
3) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 460 Thlrn. und 396 Theilnehmern;
4) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 367 Thlrn. und 463 Mitgliedern.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Wilhelmsbahn sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 168 speziell angegeben.

272. An dieser Dividende haben auch die Prioritäts-Actien Theil genommen.

285. In Folge Kassirung der Strecke Idaweiche-Idahütte hat sich die Betriebslänge um 0,18 Meilen verringert (siehe ad II dieses Berichts).

20a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg und im Fürstenthum Reuß jüngere Linie liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Direktorium seinen Sitz in Ronneburg hat. Der Betrieb wird von der Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet. In Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staats-Regierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Aktien sich ein Zins von 4 Proc. ergiebt, resp. begnügt sich mit dem überschießenden bezüglichen Betrage, welcher im Jahre 1869 die Höhe von 18 526 Thlrn. erreichte.

91—120. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königl. Sächsischen Staatsbahnen geführt (siehe oben ad I).

121—153. Aus dem in vorstehender Erläuterung angegebenen Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen Staatsbahnen gestellten Transportmittel.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin sind 13 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Personen enthalten (siehe Erl. zu Kol. 163).

224. Außerdem sind aus dem Erneuerungsfonds für Unterhaltung des Bahndamms 818 Thlr. verwendet worden.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungsaufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht zu trennen sind.

252. Hierin sind auch die Vergütungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Gößnitz und Gera enthalten.

272. Diese 4 Proc. Dividende sind auf 1 216 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden. Wegen der im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staatsregierung befindlichen Actien siehe Kol. 275 und Erläuterung zu Kol. 87a.

352. Ein bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführter Betriebs-Ingenieur, welcher in Ronneburg stationirt ist, versieht den Dienst zugleich auf der Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

361. Den Dienst als Haltestellen-Aufseher, bei der einzigen Haltestelle dieser Bahn, versieht zugleich ein Postbeamter für eine jährliche Vergütung von 140 Thlrn.

378. Ein bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführter Betriebs-Ober-Inspektor fungirt gleichzeitig für die Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

440—459. Die bei dem Betriebe der Gößnitz-Geraer Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese begründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an. (Siehe ad V des Berichts der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.)

20b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der, zu den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen gehörigen Sächsisch-Bayerischen Linie) führende, zum größten Theile im Fürstenthum Reuß ältere Linie liegende Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Direktorium seinen Sitz in Greiz hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen zu Dresden" geleitet, unter Stellung der sämmtlichen offenen Güterwagen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte der Mitglieder der Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

10b u. 285. Da der Dienst der Greiz-Brunner Bahn nicht am Endpunkte Brunn, sondern bei der Haltestelle Neumark an den Dienst der Staats-Eisenbahnen anschließt, so hat die Königl. Sächsische Staats-Regierung der Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft die Mitbenutzung ihrer Geleisstrecke Neumark-Brunn gegen Zahlung eines jährlichen Geleisgeldes von 620 Thlrn. überlassen und damit auch die vollen Betriebs-Erträgnisse des auf diese Strecke entfallenden Greiz-Neumarker Verkehrs.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Fürstlich Reußische Regierung 100000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine solche von 4 Proc. ergiebt.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

272. Diese Dividende ist auf die 2800 Stück im Privatbesitze befindlichen Actien vertheilt worden.

279a. Die hier aufgeführten 152 Thlr. repräsentiren einen Coursverlust.

352 u. 378. Ein bei den Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführter Betriebs-Ingenieur und ebenso ein Betriebs-Ober-Inspektor fungiren zugleich für die Greiz-Brunner Eisenbahn.

361. Von den in Kol. 365 aufgeführten Bahnwärtern haben 2 zugleich als „Haltestellenwärter" den Billetverkauf für eine jährliche Vergütung von 18 Thlrn. und die Geschäfte des Güterverkehrs für eine dergleichen von 12 bis 48 Thlrn. nach Maßgabe der expedirten Gütersendungen mit zu besorgen.

383. Von den hier aufgeführten 3 Feuerleuten versieht einer den Dienst als Reserveführer und einer den Dienst als Nachtfeuermann.

440—459. Die bei dem Betriebe der Greiz-Brunner Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese begründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an. (Siehe ad V des Berichts der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.)

21a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die Löbau-Zittauer Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, für deren Rechnung der Betrieb durch die Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen geleitet wird.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn fungirt, vertreten und es steht diesem ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern zusammengesetzter Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte rc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

179a. Das Gewicht des nach Stückzahl transportirten Viehes wird nicht notirt.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

256. Die Renumerationen der 3 Gesellschafts-Directorial-Mitglieder sind hierin mitenthalten.

272. Diese Dividende bezieht sich auf das Jahr 1868.

352 u. 353. Von den bei den Königl. Sächsischen Staatsbahnen aufgeführten Betriebs-Ingenieuren und Expedienten versehen 1 Betriebs-Ingenieur und 2 Expedienten zugleich den Dienst auf der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

359, 389 u. 392. Das beim Bahnamte Löbau angestellte, bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführte Personal leistet auch den Dienst für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.

361. Von den in Kol. 355 aufgeführten Bahnwärtern haben 3 zugleich als „Haltestellenwärter" den Billetverkauf für eine jährliche Vergütung von 18 Thlrn. und einer zugleich noch die Geschäfte des Güterverkehrs für eine dergleichen von 12 bis 48 Thlrn. nach Maßgabe der expedirten Gütersendungen mit zu besorgen.

378. Ein bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführter „Betriebs-Ober-Inspektor" fungirt zugleich für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.

400. Dieser Beamte führt den Titel „Maschinen-Verwaltungs-Assistent".

440—459. Die bei dem Betriebe der Löbau-ZittauerEisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese begründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an. (Siehe ad V des Berichts der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.)

21b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die mit 0,65 Meilen im Königreiche Sachsen und mit 2,9 Meilen im Königreiche Böhmen liegende Zittau-Reichenberger Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Betrieb für Rechnung der Gesellschaft durch die Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen geleitet wird.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich für die Löbau-Zittauer Eisenbahn fungirt, vertreten und es steht diesem ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern zusammengesetzter Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin sind 63 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Personen enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht zu trennen sind.

256. Die Remunerationen der 3 Gesellschafts-Direktorial-Mitglieder sind hierin mitenthalten.

272a. Die in Privatbesitz befindlichen Actien werden mit 4 Proc. verzinst.

356. Hier haben die Signal- und Schlagwärter Aufnahme gefunden.

361. Von den in Kol. 355 aufgeführten Bahnwärtern haben 2 zugleich als „Haltestellenwärter" den Billetverkauf für eine jährliche Vergütung von 18 Thlrn. und die Geschäfte des Güterverkehrs für eine dergleichen von 12—48 Thlrn. nach Maßgabe der expedirten Gütersendungen mit zu besorgen.

378. Ein bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen mitaufgeführter „Betriebs-Ober-Inspektor" fungirt zugleich für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

440—459. Die bei dem Betriebe der Zittau-Reichenberger Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese begründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an. (Siehe ad V des Berichts der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.)

IIb. Privatbahnen
in eigener Verwaltung.

22. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel	14,08 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Altona-Blankenese	1,30 „
b) Neumünster-Rendsburg	4,60 „
3) die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	0,92 „
von welcher 0,32 Meilen auf Altonaer und 0,60 Meilen auf Hamburger Gebiet belegen sind; letztere Strecke ist vom Hamburgischen Staate gebaut, welcher dieselbe an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet hat;	
4) die Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt	8,30 „
mit der Zweigbahn Kiel-Preetz-Ascheberg	3,60 „
zusammen	32,80 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1869 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G. sich befand.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf dem Güterbahnhofe Ottensen bei Altona wurde ein Wohnhaus für 6 Wärterfamilien und an der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn ein Wohnhaus für eine Wärterfamilie erbaut. Das Empfangsgebäude auf dem Bahnhofe Elmshorn, welches schon im vorigen Berichte als fast vollendet bezeichnet war, wurde im Jahre 1869 vollendet und dem Betriebe übergeben. Ferner wurden die neuen Reparatur-Werkstätten bei dem Bahnhofe Neumünster, welche 1868 noch nicht ganz vollendet waren, in Betrieb gesetzt.

Auf der Bahnstrecke Altona-Elmshorn sind seit Mitte Oktober elektrisch-optische Signale in Betrieb, welche die Form der Glockenbuden haben und auf zweien gegenüberliegenden, den ankommenden Zügen sichtbaren Seiten mit viereckigen Glasscheiben versehen sind. Vor diesen Glasscheiben bewegt sich ein Zeiger, welcher durch ein, innerhalb der Signalbude aufgestelltes Uhrwerk mit elektrischer Auslösung in ganz derselben Weise wie der Hammer bei den elektrischen Glockensignalen zu bewegen ist. Durch die auf den Stationen angebrachten Induktoren kann der erwähnte Zeiger in verschiedene Stellungen gebracht und dem Bahnpersonal dadurch ein ankommender Zug gemeldet werden. Das Bahnpersonal giebt durch anderweitige Zeigerstellungen dann dem gemeldeten Zuge die weiter erforderlichen Signale. Bei Nachtzeit werden die Glasscheiben durch ein innerhalb der Bude angebrachtes Licht erleuchtet.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 sind 2 Lokomotiven als betriebsunfähig ausrangirt und durch 2 neue Lokomotiven ersetzt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Hamburg-Altona-Neumünster-Rendsburg.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Linien der Altona-Kieler E.-G. sind in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 164 speziell angegeben.

78. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt, es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

84. Hierin ist auch die Differenz zwischen der bezahlten Kaufsumme und den Anlage-Kosten der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn von 368 910 Thlrn. enthalten.

90. Diese Summen sind dem Reservefonds entnommen.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen werden auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft nicht befördert.

201e. Hierin sind 8086 Thlr. Einnahmen für Militär- und Extrazüge und 5221 Thlr. Einnahmen für Abonnementsbillets enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

279b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

455. Hierin sind 27 561 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

23. Bayerische Ostbahnen.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt folgende Linien:

1) die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,65 Meilen,
2) folgende Zweigbahnen a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,15 "
und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin Elisabeth-Bahn verpachtet) . . . . . 0,20 M.,
b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,10 "
und Furth Landesgrenze (an die Böhmische Westbahn verpachtet) . . . . . 0,90 M.,
c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth . . . . . 13,15 "
d) Weiden-Mitterteich-Eger . . . . . 8,05 "

zusammen 81,40 Meilen.

II. **Industrielle Anlagen.** Im Jahre 1869 waren in der Central-Werkstätte zu Regensburg, sowie in den Filialwerkstätten zu München, Geiselhöring, Schwandorf, Weiden und Nürnberg zusammen durchschnittlich täglich 751 Arbeiter beschäftigt, an welche 148 209 Thlr. Arbeitslöhne gezahlt wurden. Industrielle Anlagen für Neubau an Maschinen, Wagen ꝛc. sind nicht vorhanden, dagegen besitzen die Ostbahnen mehrere Imprägnir-Anstalten für Schwellen und Telegraphenstangen mit Dampfsägen zur Fabrikation des eigenen Bedarfs an Schwellen.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Unterstützungskasse für die Arbeiter und Bediensteten, aus welcher im Jahre 1869 an 148 Personen zusammen 2181 Thlr. an Unterstützungen gezahlt wurden. Dieselbe schloß ult. 1869 mit einem Bestande von 111 337 Thlrn. ab;

2) ein Sterbekassen-Verein, welcher Ende Dezember 1869 zusammen 3334 Mitglieder zählte, 5552 Thlr. vereinnahmte, für 38 Sterbefälle 4785 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 767 Thlrn. abschloß. Für die einzelnen Sterbefälle wurden in maximo 126 Thlr. und in minimo 125 Thlr. gezahlt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Von den durch Allerhöchste Concessions-Urkunde vom 3. August 1869 genehmigten 6 neuen Linien, nämlich:

1) von Regensburg direkt nach Nürnberg,
2) " Cham nach Straubing,
3) " Straubing nach Mühldorf,
4) von Straubing nach Sünching,
5) " Neufahrn bei Ergoldsbach nach Obertraubling und
6) " Weiden über Vilseck nach Neukirchen

in einer Ausdehnung von 84 Stunden (42 Meilen) wurde die erstere 26,5 Stunden (13,25 Meilen) lange Bahn mit der Traçe über Neumarkt als die dringendste erkannt und in Folge dessen 5 Bausectionen und zwar in Regensburg, Laaber, Parsberg, Neumarkt und Nürnberg errichtet und mit den Aufnahmen für die Detail-Projektirung beauftragt. Mit Jahresschluß waren diese Vorarbeiten vollendet und mit den definitiven Ausarbeitungen der in 24 Loose eingetheilten Strecke begonnen.

Außerdem wurde die generelle Projektirung der 13 Stunden (6½ Meilen) langen Strecke Weiden-Neukirchen vorgenommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Schwandorf-Irrenlohe (0,57 M.) und Nürnberg-Mögeldorf (0,55 M.).

82. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.

109a. Hierin ist auch die Ladungsfähigkeit der Postwagen mit 2600 Ctrn. enthalten.

115a. Ebenso hierin die Anschaffungskosten derselben.

220, 221, 264 u. 265. Wird von den hier aufgeführten Summen der Betrag von 282 959 Thlrn. in Abzug gebracht, welcher aus dem direkten Verkehre in Einnahme, wie in Ausgabe erscheint, sonach nur einen durchlaufenden Rechnungsposten bildet, dann haben betragen:

ad Kol. 220 die Einnahmen überhaupt . . . . . 5 065 130 Thlr.
" " 221a) " " pro Meile Bahnlänge . . . . . 62 225 "
" " " " " Kilometer " . . . . . 8 261 "
" " b) " " " Nutzmeile . . . . . 10,15 "
" " 264 die Ausgaben überhaupt . . . . . 1 945 785 "
" " 265a) " " pro Meile Bahnlänge . . . . . 23 904 "
" " " " " Kilometer " . . . . . 3 174 "
" " b) " " " Nutzmeile . . . . . 3,90 "

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung der Dienstgebäude.

252. Hierin sind auch die Hinauszahlungen aus dem direkten Verkehre enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 220 ꝛc.).

266 u. 267. Von den Ausgaben, wie solche sich nach der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 220 herausstellen, kommen nach Procenten: auf die Bahnverwaltung 37,60 Proc., auf die Transportverwaltung 58,12 Proc. und auf die allgemeine Verwaltung 4,28 Proc.

Sämmtliche Ausgaben würden alsdann 38,42 Proc. der Brutto-Einnahmen (excl. der Herauszahlungen) betragen haben.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat.

Dagegen besteht ein „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand ꝛc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken. Dieser Fonds hatte ult. 1869 einen Bestand von 47 646 Thlrn.

24. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . 47,396 Meilen,
und die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb übernommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . 1,745 „
überhaupt 49,141 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin-Anhaltischen mitenthalten. Die Einnahmen der Leopoldsbahn haben 22 486 Thlr., die Ausgaben für die Bahnverwaltung 10 898 Thlr., für die Transport-Verwaltung 15 087 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1163 Thlr., zusammen 27 148 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Im Jahre 1869 wurde das bereits im Bau begriffene Doppelgeleise zwischen Pratau und Bergwitz mit der Signalstation Pratau und das Doppelgeleise zwischen Bitterfeld und Landsberg vollendet. Zwischen Linda und Holzdorf wurde ebenfalls das Doppelgeleise gelegt.

Nebengeleise wurden hergestellt auf den Stationen Großbeeren, Luckenwalde, Falkenberg, Elsnigk und Bitterfeld.

b) Auf der Linie Jüterbog-Röderau erfolgte der Umbau des hölzernen Oberbaues der Cremnitzbrücke in Eisen, 2 Oeffnungen à 40 Fuß.

c) **Stationsbauten.** Die Station Trebbin erhielt eine neue Wasserstation mit Dampfbetrieb, in Wittenberg wurde der Lokomotivschuppen vergrößert, in Bitterfeld ein Wasserkrahn aufgestellt und in Zschortau ein Stationsgebäude erbaut.

d) **Telegraphen.** Der letzte Theil der Stationen wurde mit Morsé-Apparaten besetzt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 wurden neu beschafft: 3 gekuppelte Güterzug-Lokomotiven, 50 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 2 vierrädrige Personenwagen I. und II. Klasse, 2 dergl. II., 6 dergl. III., 6 dergl. IV. Klasse, 4 sechsrädrige Personenwagen I. und II. Klasse, 7 Bahnmeister-, 2 Bahnhofs- und 1 Erdtransportwagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken:

Berlin-Wittenberg	12,610 Meilen,	Wallwitzhafen-Dessau	0,322 Meilen,
Pratau-Bergwitz-Bitterfeld-Landsberg-Halle	8,458 „	Jüterbog-Linda-Holzdorf	3,382 „
		zusammen	24,772 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 172 speziell angegeben.

104a. Dies sind Erdtransportwagen.

224. Außer der Unterhaltung sind für Geleiserweiterungen auf den Stationen und für Grunderwerb 21 246 Thlr. verausgabt, welche in Kol. 234 aufgeführt sind.

226. Die Kosten für Unterhaltung der Gebäude sind aus dem Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten bestritten.

227. Hierin sind 5815 Thlr. enthalten, welche für Neubeschaffungen verausgabt sind.

237. Ebenso hierin 47 680 Thlr. Löhne der Wagenschieber und Wasserpumper.

243. Desgl. hierin die Beleuchtungskosten der Bahn, Versammlungs- und Expeditions-Lokale und Uhren.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

284. Außerdem ist noch ein Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten vorhanden, welcher ult. 1868 einen Bestand von 28 627 Thlrn. hatte. Die Einlage pro 1869 betrug 57 596 Thlr. und die Ausgaben für Unterhaltung der Gebäude 37 977 Thlr., sowie für Neubauten 47 444 Thlr., so daß der Fonds ult. 1869 einen Bestand von 802 Thlrn. hatte.

290 u. 292. Nach der Betriebsrechnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (und abweichend mit den Angaben in der Statistik pro 1868) wird nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe gebucht. Hiernach haben die Einnahmen des Jahres 1868 (excl. des Bestandes aus dem Vorjahre) 3 418 640 Thlr. und die Ausgaben (excl. des Zuschusses zur Pensionskasse) 1 229 234 Thlr. betragen, welche Summen dieser Vergleichung zu Grunde liegen.

374. Der Lohnbetrag kann nicht angegeben werden, weil darüber nicht besonders Buch geführt wird.

25. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Berlin-Görlitzer Eisenbahn enthält der Jahrgang 1868 der Statistik S. 189 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Im Jahre 1869 wurden 2204 lfde. Ruthen Neben-Geleise mit 49 Weichen auf den Bahnhöfen hergestellt.

2) An **Stationsbauten** kamen zur Ausführung: in Görlitz ein Lokomotivschuppen zu 12 Ständen mit Werkstattsräumen und davor liegender Drehscheibe; in Berlin ein heizbarer Wagen-Revisionsschuppen; in Spremberg ein Anbau am Empfangs-Gebäude für die Postverwaltung; ein dergl. auf Bahnhof Weißwasser; in Berlin 2 Retiraden, 6 Weichenstellerhäuschen, eine Schiebebühne und eine Getreidehalle; in Görlitz ein Güterschuppen für Steuergut, ferner die Anlage einer Wasserleitung zur Speisung der Lokomotiven und Spülung der Retiraden und 250 □Ruthen Gartenanlagen und Anpflanzungen auf den Bahnhöfen.

Die Kosten dieser Anlagen sind, soweit sie in dem ursprünglichen Projekt und Kostenanschlage vorgesehen waren, von dem Baufonds getragen worden.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 sind neu beschafft worden: 4 Stück gekuppelte Personenzug-Lokomotiven und 2 Stück dreifach gekuppelte Güterzug-Lokomotiven nebst Tendern und Ausrüstungs-Gegenständen, sowie 2 Personenwagen I. und II. Klasse mit Salon-Coupé's, je mit einem Säulenofen und mit je 2 Closets und Waschtoiletten, welche zwischen den beiden Salons angeordnet sind, ferner 2 Personenwagen III. Klasse.

Ein Personenwagen III. Klasse ist versuchsweise mit einem in der Mitte befindlichen Ofen versehen, welcher von oben gefüllt wird und nach den gemachten Erfahrungen während der ganzen Fahrtdauer zwischen Berlin und Görlitz ohne weitere Nachfüllung den Wagen genügend erwärmt. Auch sind 2 Wagen I. und II. Klasse für den Durchgangs-Personenverkehr der Route Berlin-Wien in Wagen mit 1 Coupé I. Klasse, 2 Coupé's II. Klasse und 1 Coupé III. Klasse umgeändert worden.

50 Kohlenwagen von 50 Tonnen Ladungsfähigkeit wurden zu Wagen von 60 Tonnen Ladungsfähigkeit abgeändert.

IV. **Personen-Verkehr.** Tarif-Aenderungen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

Den direkten Verkehren mit den Sächsischen Staatsbahnen und mit der Schlesischen Gebirgsbahn ist seit April 1869 ein direkter Verkehr mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn hinzugetreten, dessen Ergebnisse mit Rücksicht darauf, daß die neue Verkehrsroute noch nicht genügend bekannt ist und das reisende Publikum die bisherigen Linien benutzt, zur Zeit noch unerheblich geblieben sind.

V. **Güter-Verkehr.** Der Tarif für den internen Güter-Verkehr hat mehrfache Modifikationen dadurch erfahren, daß eine nicht unerhebliche Anzahl von Artikeln, namentlich solchen, welche Produkte der Landwirthschaft, sowie der landwirthschaftlichen Industrie bilden oder zur Verwendung bei beiden dienen, in niedrigere Tarifklassen versetzt oder in bereits bestehende ermäßigte Spezial-Tarife eingefügt worden sind.

Zur Gewinnung eines größeren Durchgangs-Verkehrs sind für die Güter der Klasse A und B, welche im Transit von Berlin oder Görlitz aus über die ganze Bahn gehen, Transitfrachtsätze (⅔ der vollen tarifmäßigen Frachtsätze) eingeführt worden. Die bestehenden direkten Verkehre mit der Berlin-Stettiner, Berlin-Hamburger und mit der Schlesischen Gebirgsbahn, sowie die direkten Tarife mit der Oberschlesischen Eisenbahn für Steinkohlen- und Kalktransporte haben wesentliche Veränderungen nicht erfahren; dagegen ist die Berlin-Görlitzer Eisenbahn seit dem 1. Januar 1869 in den mit diesem Tage eröffneten Schlesisch-Rheinischen Verbands-Güter-Verkehr eingetreten, während ein direkter Güter-Verkehr mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn seit dem 25. November 1869 eingeführt worden ist.

VI. **Neue Bahnlinien.** Projektirt ist der Bau folgender Bahnlinien:

a) von Görlitz nach Zittau und Reichenberg (Landesgrenze), b) von Weißwasser nach Muskau,

c) von Lübbenau bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Camenz zur Verbindung mit Dresden und Pirna.

Die Ausführung dieser Linien ist von der General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft am 30. Juni 1870 beschlossen worden. Der bezügliche Beschluß liegt zur Zeit der Preußischen Staats-Regierung zur Genehmigung vor.

Ferner ist beschlossen worden: die Berlin-Görlitzer, Märkisch-Posener und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaften zu fusioniren und aus diesen dreien eine neue Actien-Gesellschaft unter dem Namen: „Mitteldeutsche Central-Eisenbahn-Gesellschaft" zu bilden.

Die General-Versammlungen der Actionäre der Märkisch-Posener und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaften haben der Fusion gleichfalls zugestimmt, die erforderliche Genehmigung des bezüglichen Beschlusses durch die Staats-Regierung wird demnächst erwartet.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, welche gleichzeitig Mitglieder des Verwaltungsraths sind.

14a. Die provisorische Eröffnung der Bahn auf der Strecke Berlin-Cottbus erfolgte am 13. September 1866.

76—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau der Bahn von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist.

Von dem gesammten concessionirten Anlage-Kapitale sind noch 268 231 Thlr. vorhanden, welche seiner Zeit zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendet werden sollen.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben.

157. Hierin sind 4212 Thlr. Vergütigung des Bauunternehmers für Benutzung der Betriebsmittel in den Arbeitszügen zur Bekiesung der Bahn enthalten.

163. Außerdem wurden noch Personen mit Extra- und Vergnügungszügen befördert, deren Anzahl nicht notirt ist.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

201e. In dieser Summe sind 17 765 Thlr. Einnahmen für Extra- und Vergnügungszüge enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163.)

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personen- und Packwagen enthalten.

26a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf . . . . 35,91 Meilen,
b) „ Zweigbahn „ Büchen „ Lauenburg . . . . 1,72 „

zu übertragen 37,63 Meilen.

übertragen 37,63 Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . 2,09 "

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . . 39,72 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 75—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Bauten auf der Strecke.** Die Länge der aus Schienen des alten Profils bestehenden Geleise ist gegen solche neuen Profils soweit vermindert worden, daß dieselbe jetzt nur noch 0,27 Proc. der Gesammtlänge aller Geleise beträgt. Im Jahre 1869 sind 2 Wärter-Wohnhäuser für 2 resp. 3 Wärterfamilien neu erbaut.

2) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe zu Berlin ist ein Lokomotivschuppen durch Anbau um 6 Lokomotivstände vergrößert. In Paulinenaue ist das Empfangsgebäude durch einen Anbau vergrößert, in welchen das Expeditions- und I u. II. Klassenzimmer verlegt sind. In Ludwigslust ist ein früher von den Mecklenburgischen Zollbeamten bewohntes Haus von der Eisenbahn-Gesellschaft behufs Verwendung als Beamten-Wohnhaus angekauft worden. Die hohen Perrons der Bahnhöfe Nauen, Wittenberge, Warnow, Ludwigslust, Hagenow und Büchen sind niedergelegt und zu Wittenberge, Warnow, Ludwigslust, Hagenow und Büchen Zwischenperrons angelegt worden. In Hamburg ist ein mit 14 Lastkrahnen ausgerüsteter Güterschuppen erbaut, welcher insbesondere zur Aufnahme der mit der Bahn ankommenden Güter bestimmt ist; ebendaselbst ist ein Lastkrahn beim Getreideschuppen aufgestellt worden.

III. **Industrielle Anlagen.** Es sind 3 Reparatur-Werkstätten vorhanden; in den beiden größeren zu Berlin und Hamburg werden Lokomotiven um- und Wagen neugebaut, während in der zu Wittenberge nur Reparaturen ausgeführt werden.

In Berlin besteht eine Schwellen-Tränkungs-Anstalt mit Dampfmaschine und Dampfschwellenhobel.

In Wittenberge und Bergedorf sind Coaksbrennereien mit zusammen 44 Oefen vorhanden, aber nur noch in beschränktem Betriebe.

In Lauenburg befindet sich eine stehende Dampfmaschine mit Drahtseilbetrieb für den Trajekt von Eisenbahn-Waggons über die Elbe nach Hohnstorf, wozu 3 Dampffährschiffe vorhanden sind.

In Berlin, Wittenberge, Grabow und Hamburg sind feste Drehkrähne zum Heben großer Lasten und außerdem in Hamburg ein Dampfkrahn vorhanden. In den Güterschuppen zu Hamburg sind hydraulische Krähne im Gebrauche.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 sind die Betriebsmittel wie folgt ergänzt resp. vermehrt worden:

In Zugang kamen: a) durch Neubeschaffung: 3 gekuppelte und 5 ungekuppelte Lokomotiven mit eben so viel Tendern, 4 gekuppelte Tender-Lokomotiven, 14 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 6 vierrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 12 vierrädrige Personenwagen III. Klasse, 4 sechsrädrige Personen-Gepäckwagen, 2 vierrädrige Gepäckwagen zur Dampfheizung, 120 bedeckte u. 30 offene vierrädrige Güterwagen; b) durch Umbau ausrangirter Lokomotiven und Wagen: 2 gekuppelte Tender-Lokomotiven, 1 sechsrädriger Personen-Gepäckwagen, 2 achträdrige Langholzwagen, 2 sechsrädrige offene, 8 bedeckte und 5 offene vierrädrige Güter-, sowie 1 vierrädriger Ochsenwagen.

Der Abgang bestand in: 2 gekuppelten Lokomotiven mit eben so viel Tendern, 6 achträdrigen bedeckten Güterwagen, 2 achträdrigen Langholzwagen, 3 sechsrädrigen offenen Güter- und 3 sechsrädrigen Ochsenwagen, welche als nicht mehr brauchbar theils den Werkstätten behufs anderweiter Verwendung des Materials überwiesen, theils öffentlich verkauft sind.

V. **Einführung neuer Einrichtungen.** Vom 1. Januar 1869 ab werden Tagesbillets II. u. III. Wagenklasse zu ermäßigten Preisen ausgegeben; dieselben berechtigen zur Hin- und Rückfahrt an einem und demselben Tage auf den Bahnstrecken Berlin-Wittenberge und Wittenberge-Hamburg.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) bestehen noch 2 Begräbnißkassen in Berlin und Hamburg, an denen die Angestellten der eigenen und mehrerer anderen Bahnen Theil nehmen.

VII. **Neue Bahnlinien.** Dem Königl. Preuß. Handels-Ministerium, sowie dem Großherzogl. Mecklenburgischen Ministerium wurden im August 1869 die generellen Vorarbeiten zu der projektirten Bahnlinie von Wittenberge über Dömitz und Lüneburg zum Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn mit dem Antrage auf Zusicherung der Concession resp. auf Genehmigung zur Abhaltung einer außerordentlichen General-Versammlung behufs Beschlußfassung über das Projekt vorgelegt. Die General-Versammlung fand am 24. November statt und beschloß die Ausdehnung des Unternehmens in der bezeichneten Richtung und die Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe von 12 000 000 Thlrn. für den Bau der Zweigbahn.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich technischer und Betriebs-Direktor.

75—87. Das Anlage-Kapital (Kol. 75—87) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 9) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad I), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

K.			K.		
K. 75.	Im Ganzen concessionirt	16 298 000 Thlr.	K. 78b.	Böschungen und Futtermauern	237 626 Thlr.
" 76.	Vorarbeiten	927 636 Thlr.	"	c. Einfriedigungen	64 862 "
" 77.	Grunderwerb . . .	1 528 154 "	"	d. Wege-Uebergänge	61 567 "
" 78a.	Erdarbeiten	2 025 769 "	"	e. Brücken (kleine und große)	1 614 751 "

zu übertragen 6 460 365 Thlr.

übertragen 6460365 Thlr.

Kol. 79. Oberbau	4230338 Thlr.	
„ 80a u. b. Telegraphen	108457 „	
„ 81. Bahnhöfe u. Wärterhäuser	2523796 „	
„ 83. Betriebsmittel	1581084 „	
„ 84. Insgemein	1393960 „	
„ 85. Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	16298000 Thlr.	
Kol. 86. pro Meile Bahnlänge	410322 Thlr.	
„ „ Kilometer	54477 „	
„ 87a. Stamm-Actien	9548000 „	
„ 87c. Prioritäts-Obligationen	6750000 „	

90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1868.	pro 1869.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	2 841 000 Thlr.	494 372 Thlr.
b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Reparatur von Brücken und Gebäuden ꝛc.	990 340 „	201 202 „
zusammen	3 831 340 Thlr.	695 574 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, offene Güterwagen verwendet, es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt und es sind 1 Scheffel Englische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks, 1 Scheffel Englische Flammkohlen = 56 Pfd. Coaks, 1 Centner Schlesische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks, 1 Tonne Braunkohlen = 3 Centner = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

178b. Einschließlich der auch in Kolonne 167 aufgeführten 5369 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen; diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

230. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterbuden und Signal-Laternen und die Heizungskosten der Dienstwohnungen der Bahn-Aufsichtsbeamten enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten der An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgleichen hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Lokale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien u. s. w. mitenthalten.

263. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Halberstädter (früher Magdeburg-Wittenbergesche) Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (107 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Litt. B. verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividende sind gezahlt:

auf die Stamm-Actien Litt. A von 5 000 000 Thlrn. = 10¼ Proc.
„ „ „ „ „ B „ 3 000 000 „ = 9½ „
} durchschnittlich also 10,125 Proc.

280. Außerdem sind Materialien-Bestände im Werthe von 167 187 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 1 000 902 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . . 20 Achsbrüche, von 1858—1869 aber keinen Achsbruch.

346. Siehe die Erläuterung zu Kol. 5.

26b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den **Betrieb** und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1869 befördert worden: 513653 Personen, 9526747 Z.-Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 202—217 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personen-Beförderung	98 753 Thlr.
„ Reisegepäck	2593 „
„ Eil- und Frachtgüter	142 351 „
„ Equipagen	951 „
für Vieh-Transporte	23 991 Thlr.
Extraordinaria	6677 „
für Beförderung der Posten	7622 „
zusammen	282 938 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 141 469 Thlr. erhalten, die übrigen, der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 141 469 Thlr. sind in Kol. 235 u. 253 (39 814 + 101 655 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer dem vorerwähnten Betriebs-Einnahme-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 219 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad I des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—218, 235 u. 236, 253, 285, 286 u. 288) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—14, 75—88, 219—222, 261—272 u. 290—296) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

204. Hierin sind 6677 Thlr. extraordinäre Einnahmen enthalten.

219. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

270—272. Die Zinsen, Dividenden, Amortisationsbeträge und die Eisenbahn-Steuer werden in Banko-Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

412. Der hier aufgeführte Beamte ist identisch mit dem in Kol. 5 aufgeführten Sub-Direktor.

27. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Mit dem Umbau des Berliner Bahnhofes wurde fortgefahren. Vom 15. September 1869 ab ist der gesammte Personen- und Eilgut-Verkehr nach dem Außenbahnhofe in der Flottwell-Straße verlegt und vom 7. Oktober ej. a. ab sind die am Schöneberger-Ufer der bisherigen Eisenbahn-Brücke gegenüber neu erbauten Güter-Expeditions-Gebäude und Güterschuppen, sowie die neue Viehstation und die erforderlichen neuen Rangir-Geleise und Weichenstraßen in Betrieb gesetzt. Im Umbau begriffen sind noch die Anlagen für den Rohprodukten-Verkehr.

Der Innen-Bahnhof ist mit Ausnahme des großen Lokomotivschuppens und des Geleises der Verbindungsbahn dem Betriebe gänzlich entzogen, die Gebäulichkeiten sind zum größten Theile bereits abgebrochen und die neuen Anlagen in der Ausführung begonnen. Die Pfeiler für den Viadukt über den Schifffahrtskanal und die Boulevards zur späteren Geleiseverbindung zwischen dem Außen- und Innen-Bahnhofe sind errichtet.

In Potsdam ist die Bahn-Telegraphen-Station in das Erdgeschoß des Empfangs-Gebäudes verlegt und mit dem Stationsbüreau in Verbindung gebracht. Im oberen Geschoß, wo sich früher die Büreaus der Direktion befanden, sind Wohnungen für den Stations-Vorsteher und den Abtheilungs-Baumeister, sowie die Büreaus des letzteren und große Restaurationsräume eingerichtet worden. Große Lagerplätze für Bahnmaterial mit einem Verbindungsgeleise im Anschluß an den Güter-Bahnhof befinden sich in der Ausführung.

Auf der Haltestelle Werder ist ein neues Stationsgebäude im Rohbau vollendet, auf dem Bahnhofe Burg der neue Güterschuppen im Rohbau hergestellt und der Umbau der Geleise begonnen und auf der Haltestelle Güsen ist ein neues Nebengeleise angelegt.

II. **Neue Bahnlinien.** In der zu korrigirenden Bahnstrecke Burg-Magdeburg sind die Fundamentirungen der Pfeiler der neuen beim Herrenkrug anzulegenden Elbbrücke begonnen, weitere Arbeiten im Jahre 1869 jedoch nicht in Angriff genommen worden.

Auf der Neubaustrecke Magdeburg-Helmstedt und Eilsleben-Schöningen ist der Grunderwerb zum größten Theile ausgeführt. Die kleineren Bauwerke, als Durchlässe, Brücken, Wege-Ueber- und Unterführungen sind auf der Strecke Eilsleben-Helmstedt begonnen und auf der Strecke Eilsleben-Schöningen im Submissionswege verdungen. Die Erd-Arbeiten befinden sich überall in kräftiger Ausführung.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

77, 79 u. 81. In Folge neuer Contirungen sind die hier aufgeführten Summen geringer als im Vorjahre.

234. Hierin sind 13 386 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Roll- und Stadtgüterwagen.

379. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Ober-Betriebs-Inspektor".

28. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1869 folgende Linien:

	Bahnkörper.	Betriebslänge.	Bahnkörper.	Betriebslänge.
	Meilen.		Meilen.	
1) die **Stammbahn** mit den Strecken:				
a) Berlin-Stettin	17,85	17,8		
b) Stettin-Stargard	4,59	4,6		
c) Neustadt-Eberswalde-Wriezen	4,01	4,0		
d) Kanalbahn bei Niederfinow	0,06	0,1		
e) Pasewalk-Mecklenburgische Grenze	3,05	3,2		
zusammen	. .	. .	29,56	29,7
			zu übertragen	

	Bahn-körper.	Betriebs-länge.	Bahn-körper.	Betriebs-länge.
	Meilen.		Meilen.	
übertragen	. .	. .	29,58	29,7
2) die **Stargard-Cöslin-Colberger** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Stargard-Cöslin	17,94	18,0		
b) Belgard-Colberg incl. Hafenbahn bei Colberg	4,89	4,9		
zusammen	. .	. .	22,83	22,9
3) die **Cöslin-Danziger** Eisenbahn, von welcher die Strecke Cöslin-Stolp seit 1. Juli 1869 im Betriebe ist.	8,90	8,9	8,90	8,9
4) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Angermünde-Pasewalk-Stralsund	22,42	22,5		
b) Pasewalk-Stettin	4,92	5,6		
c) Züssow-Wolgast	2,35	2,4		
d) Hafenbahn bei Wolgast	0,16	0,2		
e) desgl. „ Greifswald	0,23	0,3		
f) desgl. „ Stralsund	0,38	0,4		
zusammen	. .	. .	30,46	31,4
Ueberhaupt			91,77	92,9

Den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 ist die Länge des **Bahnkörpers**, allen übrigen dagegen die **Betriebslänge** zu Grunde gelegt worden.

Für die ad 3 aufgeführte Strecke Cöslin-Stolp berechnet sich ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 4,45 Meilen, welcher aber den Durchschnitts-Berechnungen „pro Meile" nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil die Betriebs-Resultate der ganzen Strecke überhaupt nur einen Zeitraum von 6 Monaten umfassen, eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, also nicht möglich ist.

Die erhebliche Differenz zwischen Betriebs- und Bahnlänge der ad 4b aufgeführten Strecke Pasewalk-Stettin beruht darin, daß die Entfernung bei der Betriebslänge bis zum Bahnhofe Stettin, bei der Bahnlänge dagegen nur bis zum Abzweigungspunkte der Strecke gerechnet wird.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten.

III. **Bahn-Anlagen.** **Stammbahn.**

1) **Geleise.** Mit sogenanntem schwebendem Stoße (einer im Jahrgange 1866 der Statistik S. 176 beschriebenen Konstruktionsweise, welche sich bewährt hat, indem sie die durch das Aufstoßen der Räder verursachte Abnutzung der Schienenköpfe vermindert) sind im Ganzen 23 067,6 Ruthen Geleise verlegt.

2) An **Stationsbauten** sind im Jahre 1869 ausgeführt: eine bedeckte Personenhalle von 27 833 □Fuß Grundfläche mit Eisenkonstruktion und Glasbedeckung auf dem Personen-Bahnhofe Stettin, wogegen die frühere hölzerne Perronhalle entfernt worden ist; ein Eilgutschuppen daselbst, eine Wege-Ueberführung über den Personen-Bahnhof. Dieselbe besteht in einer 98 Fuß im Lichten langen und 16 Fuß 6 Zoll über den Schienen hohen Ueberbrückung der 6 Bahnhofsgeleise und ist durch gußeiserne Pfeiler unterstützt, wodurch dieselbe in 3 gleich weite lichte Oeffnungen getheilt wird. Die Rampen dieser Ueberführung sind mit massiven Wölbungen ausgeführt. Auf dem Central-Güter-Bahnhofe in Stettin sind erbaut: 2 Beamtenwohnungen mit 4470 □Fuß Grundfläche, 4 Güterschuppen mit 56 663 □Fuß Grundfläche, 1 Kohlenschuppen, 2 Stallgebäude, 8 Weichensteller- und Portierbuden, 2 Löschgruben, 2 Viehrampen, 2 Schiebebühnen, 2 große Drehscheiben, 1 kleine Drehscheibe und 1 Lastkrahn.

Auf den Bahnstrecken sind erbaut 5 Wärterhäuser, dagegen abgebrochen 5 Wärterbuden.

Auf der **Stargard-Cöslin-Colberger** Bahn sind 2964,3 lfde. Ruthen Geleise mit sogenanntem schwebendem Stoße verlegt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Für die Reparaturen der Transportmittel und mechanischen Vorrichtungen bestehen zwei Werkstätten und zwar eine in Stargard für die Stamm- und Hinterpommerschen Bahnen. In derselben wurden im Jahre 1869 zusammen 78 340 Tagewerke für den Gesammt-Lohnbetrag von 47 737 Thlrn. geleistet. Der höchste Tagesverdienst eines Arbeiters hat 1 Thlr., der niedrigste 11 Sgr. betragen.

Die zweite Werkstatt besitzt die Vorpommersche Bahn in Greifswald, in welcher 32 023 Tagewerke für den Gesammt-Lohnbetrag von 21 892 Thlrn. geleistet sind. Der höchste Tagesverdienst betrug hier 1 Thlr., der niedrigste 13 Sgr.

V. **Betriebsmittel.** a) **Stammbahn.**

Im Jahre 1869 sind 6 Lokomotiven neu beschafft, dagegen 5 ausrangirt. 6 vierrädrige Personenwagen mit Coupées erster und zweiter Klasse und zusammen 24 Plätzen erster und 96 Plätzen zweiter Klasse, 6 vierrädrige Personenwagen mit Coupées zweiter und dritter Klasse und zusammen 48 Plätzen zweiter und 126 Plätzen dritter Klasse sind neu beschafft; dagegen ist ausrangirt 1 sechsrädriger Personenwagen mit Coupées 1., 2. u. 3. Klasse und 6 Plätzen erster, 16 Plätzen zweiter und 20 Plätzen dritter Klasse.

Ferner sind neu beschafft 15 vierrädrige bedeckte Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von zusammen 3000 Ctrn., dagegen sind ausrangirt: 25 achträdrige bedeckte Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von zusammen 4000 Ctrn., 12 sechsrädrige und 5 vierrädrige Arbeitswagen mit einer Ladungsfähigkeit von zusammen 2500 Ctrn. 23 Güterwagen haben in Stelle der Blattfeder-Zugvorrichtungen Gummizug-Apparate erhalten.

b) **Stargard-Cöslin-Colberger E.**

3 Lokomotiven haben an Stelle der Pumpen und Kondensations-Vorrichtungen je 2 Injektoren erhalten.

c) **Vorpommersche E.**

1 Lokomotive hat an Stelle der Pumpe und Kondensations-Vorrichtung 2 Injektoren erhalten.

VI. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede von den Personenwagen zurückgelegte Achsmeile kommen durchschnittlich:

bei der Stammbahn	6,11	Personenmeilen und eine Einnahme von	15,668 Sgr.
" " Stargard-Cöslin-Colberger	3,86	" " " " "	9,583 "
" " Str. Cöslin-Stolp	2,33	" " " " "	5,837 "
" " Vorpommerschen E.	4,30	" " " " "	9,385 "

Auf jede von den Lastwagen (excl. der Gepäck- und Arbeitswagen) zurückgelegte Achsmeile kommen durchschnittlich:

bei der Stammbahn	30,55	Centnermeilen und eine Einnahme von	8,559 Sgr.
" " Stargard-Cöslin-Colberger	24,39	" " " " "	6,155 "
" " Str. Cöslin-Stolp	16,69	" " " " "	5,583 "
" " Vorpommerschen E.	25,13	" " " " "	6,882 "

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer den Beamten-Pensionskassen bestehen:

eine Sterbekasse für die Beamten sämmtlicher Bahnstrecken excl. Stettin-Stargard, welche ult. 1869 mit einem Bestande von 33 582 Thlrn. abschloß und 2705 Mitglieder zählte;

eine Kranken- und Sterbekasse für die Gesellen und Arbeiter der Werkstatt zu Stargard, eine desgl. zu Greifswald; eine Krankenkasse für die Gepäckträger auf dem Bahnhofe Berlin und eine desgl. für die Gepäckträger auf dem Bahnhof Stettin.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Auf der Bahnstrecke Stolp-Danzig wurden die Arbeiten so gefördert, daß dieselbe am 1. September 1870 dem Betriebe übergeben werden konnte. Dieselbe ist 17,4 Meilen lang.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 4 Linien.**

11. Die Bahn- und Betriebslängen sind ad I dieses Berichts spezifizirt.

Stammbahn.

13. Von der Bahn sind doppelgeleisig die Strecken:

Berlin-Angermünde (mit Einschluß der Bahnhöfe)	18 911,4 Ruthen,
bei Bahnhof Casekow	110,0 "
von der Abzweigung der Vorpommerschen Bahn bei Stettin bis Bahnhof Stettin	1186,4 "
vom Personen-Bahnhofe zu Stettin (einschließlich desselben) bis über den Güter-Bahnhof daselbst hinaus in der Richtung nach Stargard	940,7 "
von Station Finkenwalde bis zum entgegengesetzten Ende des Bahnhofes Damm	840,0 "
zusammen	21 988,5 Ruthen
	= 10,99 Meilen.

Strecke Cöslin-Stolp.

75—87. Das Anlage-Kapital kann erst nach Vollendung der ganzen Bahn Cöslin-Danzig angegeben werden.

Vorpommersche E.

78e. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

80b. Ebenso hierin die Kosten der Wärter-Etablissements.

82. Hierin sind 1 200 000 Thlr. Beitrag zum Bau des Central-Güterbahnhofes zu Stettin enthalten.

Stammbahn.

85. Hierin ist auch der Beitrag von 1 200 000 Thlrn. aus dem Baufonds der Vorpommerschen Bahn zum Bau des Central-Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

87a. Von diesen Actien waren am Jahresschluß 9 074 000 Thlr. begeben.

Stargard-Cöslin-Colberger E.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ½ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Proc. beträgt.

Alle 4 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die sich in Folge der Repartition (siehe ad II dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt. Die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

bei der	Stammbahn. Thlr.	Stargard-Cöslin-Colberger. Thlr.	Strecke Cöslin-Stolp. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	3170	776	188	1366
Miethe für die Transportmittel	25 513	16 082	7257	45 005
Insgemein, Pächte, Miethen, Zinsen	33 347	12 157	893	6878
Erstattungen in Folge Repartition der Kosten für die Unterhaltung der Transportmittel	—	2519	—	3810
zusammen	62 030	31 534	8338	57 059

234. Von den hier aufgeführten Summen kommen auf:

bei der	Stammbahn. Thlr.	Stargard-Cöslin-Colberger. Thlr.	Strecke Cöslin-Stolp. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Heizung, Reinigung, Erleuchtung der Lokale, Bahnhöfe und der Bahn	25 479	7058	1233	11 819
Extraordinaire Ausgaben	540	488	69	1666
zusammen	26 019	7546	1302	13 485

238, 239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten ist.

249. Hier sind aus dem zu Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur die residuarischen Beträge der Wagenmiethen angegeben.

252. Hiervon kommen auf:

bei der	Stammbahn. Thlr.	Stargard-Cöslin-Colberger. Thlr.	Strecke Cöslin-Stolp. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Tagelohn der Gepäckträger, Arbeiter in den Materialien-Depots, diverser Bahnhofs-Arbeiter, Unterstützungen der Arbeiter, Sterbe- u. Krankenkassen	15 468	5517	1066	6380
Erleuchtung der Lokale, für Geräthe, für Halten von Wächterhunden und Katzen	14 721	5250	1015	6073
Abgaben, Versicherungsprämien für Gebäude, Geräthe u. Materialien und extraordinaire Ausgaben	4114	1467	283	1698
zusammen	34 303	12 234	2364	14 151

Stargard-Cöslin-Colberger.

270a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 276 636,57 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 54 418,5 Thlr. beigetragen.

Vorpommersche E.

270a. Außerdem sind zur Verzinsung des Anlage-Kapitals 378 897,7 Thlr. aus der Staatskasse gezahlt.

Stammbahn, Stargard-Cöslin-Colberger und Vorpommersche.

283a. Diese Summen sind bereits in den Ausgaben Kol. 224 (theilweise) und 225—228 enthalten.

283b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 246 u. 247 enthalten.

284. Außerdem waren am Jahresschlusse Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug: bei der Stammbahn 65 055 Thlr., bei der Stargard-Cöslin-Colberger 29 231 Thlr. und bei der Vorpommerschen Eisenbahn 37 868 Thlr.

Strecke Cöslin-Stolp.

352. Das Gehalt des Abtheilungs-Ingenieurs wurde im Jahre 1869 aus dem Baufonds bezahlt.

Alle 4 Linien.

356. Die Hülfswärter fungiren zugleich als Bahnarbeiter und beziehen als solche außer dem hier angegebenen Betrage besonderen Lohn.

367. Unter den bei der Stammbahn aufgeführten Beamten befindet sich ein für sämmtliche 4 Linien gemeinschaftlich angestellter Telegraphen-Inspektor, die übrigen führen den Titel „Telegraphen-Aufseher".

378. Der in Kol. 346 aufgeführte Ober-Ingenieur ist zugleich Betriebs-Direktor.

379. Die in Kol. 352 aufgeführten Abtheilungs-Ingenieure sind zugleich Betriebs-Inspektoren.

387 u 388. Die in Kol. 387 aufgeführten Bremser sind Schaffner 2. Klasse und besorgen das Schmieren der Wagen. Als Wagenwärter fungiren Tagelohn-Arbeiter.

29. Braunschweigische Eisenbahn.

I. **Eigenthums-Verhältnisse und Verwaltung.** Die bisherigen Herzogl. Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen sind laut Vertrages vom 8. März 1870 gegen einen Kaufpreis von 11 000 000 Thalern und gegen eine 64 Jahre lang, vom 1. Januar 1869 an, zu entrichtende Annuität von 875 000 Thlrn. in den Besitz der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt und von dieser wiederum in den Besitz der von derselben unter der Firma „Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft" gegründeten Actien-Gesellschaft in der Weise übergegangen, daß das Eigenthum der gedachten Bahnen für die eben genannte Actien-Gesellschaft mit dem 1. Januar 1869 beginnt und demnach die bis ult. Dezember 1870 unter der fortgeführten Verwaltung der „Herzogl. General-Direktion der Eisenbahnen" verrechneten Einnahmen und Ausgaben bereits auf Rechnung der Actien-Gesellschaft stattgefunden haben.

II. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1869:

1. die Hauptbahn von Oschersleben über Jerxheim, Wolfenbüttel und Braunschweig bis zur Hannoverschen Grenze . . . . 11,23 Meilen,
2. die Zweigbahnen a) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . . 2,98 „
   nebst der Kohlenbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . . 0,41 „
   b) von Jerxheim über Börßum, Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze 17,31 „
   c) von Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg . . . . 4,43 „

zusammen 36,36 Meilen.

übertragen 36,36 Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigischen Bahnen den Betrieb der angrenzenden Preußischen Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . . 1,72 „
in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung für den Betrieb in einem, den Selbstkosten entsprechenden Maaße entschädigt wird.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 38,08 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1869 wurde das zweite Geleise vollendet auf den Bahnstrecken

von Ringelheim bis Gandersheim . . 4,60 Meilen,
„ Naensen „ Vorwohle . . . 1,76 „
von Stadtoldendorf bis Holzminden . . . 1,95 Meilen,
zusammen 8,31 Meilen.

Außerdem war auf den Strecken von Wolfenbüttel bis Börßum und von Vorwohle bis Stadtoldendorf das zweite Geleise im Bau begriffen.

IV. **Betriebsmittel.** Durch Anschaffung von 6 Lokomotiven aus der Fabrik von Egestorff in Hannover und durch Zurückstellung einer Lokomotive hat sich der Bestand der Lokomotiven im Jahre 1869 um 5 Stück vermehrt. Der Wagenpark ist durch Anschaffung von 25 Personenwagen, 24 bedeckten und 3 offenen Güterwagen vermehrt, dagegen durch Zurückstellung von 6 kleinen Erdwagen vermindert.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
a) für die Braunschweigischen Bahnen zu . . . . 37,1 Meilen,
b) für die Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu . . . . 1,8 „

13. Doppelgeleisig sind die Strecken:
a) von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze bei Vechelde bis Oschersleben . . . . . 11,09 Meilen,
b) von Stadtoldendorf über Holzminden bis zur Landesgrenze . . . . 2,24 „
c) von Jerxheim über Börßum und Kreiensen bis Vorwohle . . . . 14,11 „
zusammen 27,44 Meilen.

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 142 enthalten, welchen Mittheilungen noch hinzuzufügen ist, daß die letzte Strecke der Braunschweigischen Bahnen von Jerxheim nach Börßum am 1. Juli 1868 dem Betriebe übergeben wurde.

122. Unter den hier aufgeführten Nutzmeilen befinden sich auch diejenigen, welche durch Hannoversche Lokomotiven auf den Braunschweigischen Bahnen geleistet sind.

125. Außerdem wurden auch Holzkohlen verwendet. Der Verbrauch betrug 16 078 Cbfß. überhaupt und 0,05 Cbfß. pro Nutzmeile.

130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 68 627 Ctr. Coaks und 726 639 Ctr. Steinkohlen, zusammen 795 266 Ctr. verbraucht.

136a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 2,971 Sgr.

158—160. Dies ist die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. und III. Klasse werden einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, wird nicht geführt, in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher, als die der ausgegebenen Billets.

161. Die hier aufgeführten Personen sind auf der 0,29 Meilen langen Strecke von Holzminden bis zur Preuß. Grenze befördert worden. Auf den übrigen Strecken ist die IV. Wagenklasse noch nicht eingeführt.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

207, 218, 221, 236, 262, 265a, 268b, 290b, 293b u. 294b. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt die Bahnlänge von 36,36 Meilen = 273,86 Kilometern zu Grunde, weil weder die Einnahmen noch die Ausgaben der Bahnstrecke Vienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten sind.

Die Entschädigung, welche die Braunschweigische Verwaltung für die Betriebsleitung dieser Strecke im Jahre 1869 erhalten hat, beträgt überhaupt 24 696 Thlr. 16½ Sgr.

230. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude enthalten.

243. Desgl. hierin die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe.

270—276. Dem Ueberschusse von . . . . 1 651 012 Thlrn.
treten noch hinzu: 1) die von den Betriebs-Ausgaben abzusetzenden, beim Werkstätten-Betriebe erzielten und daher der Betriebskasse zu vergütenden Ueberschüsse mit . . . 29 494 „
2) die von der Darmstädter Bank resp. den Neubaufonds zur Last fallenden Zinsen der Bau-Kapitalien mit . . . . 256 609 „
Diese 1 937 115 Thlr.
haben folgende Verwendung erhalten:
zur Dotation des Erneuerungsfonds . . . . 270 000 Thlr.
zur Dotation des Reservefonds . . . . 130 000 „
zur Zahlung der Annuität . . . . 875 000 „
zur Vertheilung unter die Actionäre als Dividende . . . . 662 115 „
Summa wie oben 1 937 115 Thlr.

355, 356, 357 u. 365. Die Bahn- und Hülfswärter, Weichensteller und Nachtwächter sind nicht angestellt. Die Bahn- und Hülfswärter erhalten einen täglichen Lohn von 12—15 Sgr., die Weichensteller 13—19 Sgr. und die Nachtwächter 13—14 Sgr.

359—361. Die hier aufgeführten Beamten fungiren gleichzeitig für den Gepäck- und Güter-Expeditionsdienst.

383 u. 387. Die Feuerleute und Bremser sind ebenfalls nicht angestellt; erstere erhalten einen täglichen Lohn von 21—33 Sgr. und letztere von 14—17 Sgr.

449. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

30. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Der im Jahre 1868 in Angriff genommene Bau des Doppelgeleises zwischen Königszelt und Altwasser ist vollendet und die Strecke am 25. Dezember 1869 dem Verkehre übergeben worden.

In den Abtheilungen Breslau-Waldenburg und Liegnitz-Frankenstein sind 1311 resp. 1460 lfde. Ruthen 4⅓ Zoll hohen Schienengestränges durch 5 Zoll hohe, 21 Fuß lange Schienen ersetzt worden.

2. **Brücken und Durchlässe.** Auf der Bauabtheilung Liegnitz-Frankenstein wurden an Stelle der hölzernen Durchlässe massive in größeren Dimensionen erbaut.

3. **Stationsbauten.** Im Bahnhof Breslau sind die Anbauten des Direktorial-Gebäudes, sowie der Neubau des Empfangs-Gebäudes und der beiden Güterschuppen in Angriff genommen und erstere unter Dach gebracht, letztere dagegen fertig gestellt worden. Gleichzeitig wurde das alte Empfangs-Gebäude durch einen Anbau für die Gepäck-Expedition vergrößert, ein Entwässerungs-Kanal und eine Drehscheibe vollendet. In Königszelt ist der Erweiterungsbau des Empfangs-Gebäudes, sowie der Neubau der Retiraden und des Wasserstations-Gebäudes vollendet, in Freiburg der Neubau des Empfangs-Gebäudes in Angriff genommen und bis zur provisorischen Benutzung fertig gestellt worden. In Mettkau wurde der Bau eines neuen Empfangs-Gebäudes begonnen, in Canth der Güterschuppen und das Wirthschafts-Gebäude durch Anbauten vergrößert.

4. **Telegraphen-Anlagen.** Behufs Einführung einer neuen Signal-Ordnung ist auf der Strecke Breslau-Canth mit Aufstellung von neuen Signalmasten vorgegangen worden.

II. **Industrielle Anlagen.** In der Werkstätte zu Breslau sind im Jahre 1869 durchschnittlich 118 Arbeiter beschäftigt gewesen.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 wurden 8 Lokomotiven (à conto des Baufonds), 31 Personen- und 250 Güterwagen neu beschafft, dagegen ausrangirt eine Lokomotive, 6 Personen- und 24 Güterwagen.

IV. **Personen-Verkehr.** An Stelle der bisher gültigen Tagesbillets sind vom 23. Mai 1869 ab Retourbillets von und nach allen Stationen der Bahn mit fünftägiger Gültigkeit eingeführt worden. Das Fahrgeld für ein Retourbillet II. Klasse ist auf 2 × ⅔ der Billetpreise von 4½ Sgr. pro Meile und für ein Retourbillet III. Klasse auf 2 × ⅔ der Billetpreise von 3 Sgr. pro Meile festgesetzt.

Außerdem sind vom 23. August ab für Reisende, welche wegen Verspätung ein Billet nicht mehr lösen, aber noch aufgenommen werden können, besondere Zusatzbillets à 10 Sgr. eingeführt, welche auf der nächsten Station außer dem Billet für die zurückzulegende Strecke zu lösen sind.

V. **Güter-Verkehr.** Im Laufe des Jahres 1869 wurden Spezial-Tarife für phosphorsauren Kalk in Wagenladungen, sowie für Beförderung von baarem Gelde, Papiergeld und geldwerthen Papieren eingeführt. Vom 23. Dezember ab sind während des Nothstandes in den Waldenburger Bergwerksrevieren die Frachten sowohl für Niederschlesische als für Oberschlesische Steinkohlen ermäßigt worden.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Der am 1. Februar 1864 unter den Beamten und Arbeitern gegründete und von ihnen selbst verwaltete Sterbekasse-Verein hatte ult. 1869 . . 1654 Mitglieder (855 Männer und 799 Frauen) und ein Vermögen von 911 Thlrn. 20 Sgr. 4 Pf.

Für die Werkstatts-Arbeiter besteht eine Kranken- und Unterstützungskasse. Dieselbe wird unter Aufsicht des Direktoriums von einem aus 5 Mitgliedern bestehenden Vorstande verwaltet. Die Aufbringung des Geldes erfolgt durch Beiträge der Mitglieder und den in Höhe von 25 Procent dieser Beiträge durch die Verwaltung gewährten Zuschuß.

VII. **Neue Bahnlinien.** Von der im Bau begriffenen Liegnitz-Rothenburger Linie ist die Strecke Liegnitz-Lüben von 2,90 Meil. am 25. Dezember 1869 dem Betriebe übergeben. Auf dieser Strecke sind im Jahre 1869 befördert 1852 Personen und 14 189,7 Ctr. Güter incl. 5940 Ctr. Baugut. Die Einnahmen hierfür, und zwar 354 Thlr. für den Personen- und 214 Thlr. für den Güterverkehr, sind in den Baufonds geflossen, welcher auch die Betriebskosten getragen hat.

Die Neubauten auf der Strecke Lüben-Neusalz-Grünberg-Rothenburg sind ununterbrochen fortgesetzt worden und die Vorarbeiten für die eventuelle Fortsetzung bis Swinemünde ausgeführt.

Zur Herstellung einer näheren Verbindung mit Böhmen ist die Genehmigung zum Bau einer direkten Linie von Liegnitz nach Ruhbank beantragt worden.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 Stellvertreter zum Direktorium.

5. Neben dem Gehalte haben der Spezial- und der Betriebs-Direktor je 850 Thlr. Tantième bezogen.

75. Für die ca. 17 Meilen lange Liegnitz-Rothenburger Bahn (siehe ad VII dieses Berichts) sind 5 300 000 Thlr. und für die Anlage des Doppelgeleises zwischen Königszelt und Altwasser, sowie zu Meliorationen des alten Unternehmens 1 200 000 Thlr. concessionirt. Dieses Kapital ist in Höhe von 3 400 000 Thlrn. in Stamm-Actien und 3 100 000 Thlrn. in Prioritäts-Obligationen emittirt, hierin aber nicht enthalten.

85. Außerdem sind verausgabt: für den Bau des Doppelgeleises zwischen Königszelt und Altwasser und zu Meliorationen der Stammbahn 100 283 Thlr., für den Bau der Bahnstrecke Liegnitz-Rothenburg 1 806 354 Thlr., für Vorarbeiten der Bahnstrecke Rothenburg-Swinemünde 134 273 Thlr. und für Vorarbeiten der Strecke Raudten-Breslau 61 Thlr.

159. Hierunter befinden sich 71 198 Personen, welche auf Retourbillets befördert sind.

160. Desgl. hierunter 451 444 Personen.

177a. Hierin sind 23 Leichen und 5 Militair-Fahrzeuge enthalten.

201b u. c. Für die auf Retourbillets beförderten Personen wurden eingenommen: 40 444 Thlr. in der II. Klasse und 139 260 Thlr. in der III. Klasse.

214a. Hierin sind 156 Thlr. für die beförderten Leichen und 52 Thlr. für Militair-Fahrzeuge enthalten.

352. Die hier aufgeführten Beamten führen den Titel „Ober-Bahnmeister".

412. Dies ist der „Spezial-Direktor", welcher gleichzeitig als Syndikus fungirt.

31. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, sowie über den Fahrdienst auf der 0,3 Meilen langen städtischen Verbindungsbahn in Frankfurt a. M. enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 172 spezielle Mittheilungen.

Auf der Frankfurter Verbindungsbahn wurden im Jahre 1869 vor 2524 Güter- und 849 Personenzügen 3373 Nutz- und 111 069 Wagenachsmeilen zurückgelegt. Hiermit wurden befördert: zwischen dem Frankfurt-Hanauer Bahnhofe und den Westbahnen 3 498 036 Ctr. Frachtgüter, zwischen den Bahnhöfen und dem Mainhafen 554 545 Ctr., sowie gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe 243 293 Ctr., in Summa 4 295 874 Ctr. Frachtgüter. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 664 545 Ctr. = 18,3 Proc. Sämmtliche Frachtgüter haben 3 896 955 Centnermeilen zurückgelegt. Die Einnahmen aus diesem Frachtgut-Transporte haben 15 061 Thlr. betragen, d. i. 3874 Thlr. = 34,63 Proc. mehr, wie im Vorjahre. Außerdem wurden vermittelst der vom 1. Juni in den Main-Neckar-Bahnhof einfahrenden Berlin-Frankfurter Schnellzüge und einigen Extrazügen befördert: 17 760 Personen, 3406 Ctr. Gepäck-Uebergewicht, 111 besetzte resp. beladene Wagen-Achsen und 42 Hunde mit einer Einnahme von 1749 Thlrn. Die Gesammt-Einnahme aus dem Fahrdienste beträgt daher 16 810 Thlr. Eingenommen sind durchschnittlich pro Centner Frachtgut 1,261 Pfge. und pro Person 2,725 Sgr. Die Ausgaben für diesen Fahrdienst sind wegen theilweiser anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden und auch nicht maßgebend, weil ein gesonderter Betrieb ungleich kostspieliger sein würde; speziell für den Fahrdienst können die Kosten etwa auf 12 500 Thlr. veranschlagt werden.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brenn- und Schmier-Materials, ferner die Ausgaben für das dabei verwendete Dienstpersonal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen, sowie andere Nebenkosten sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121c, 122, 123c, 124c, 125, 129, 135, 137, 144b, 148, 237—253, 254, 264 u. 265) enthalten. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Verbindungsbahn-Fahrbetriebe in den entsprechenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 219, 220, 221 u. 222c) enthalten. Dagegen sind die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kol. 152, 153, 170—174, 183, 184, 188, 189 u. 190 außer Berücksichtigung geblieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Die durch den Anschluß der Bebra-Hanauer Bahn (am 15. Dezember 1868) bedingte Erweiterung und Vervollständigung der Bahn-Anlagen und Einrichtungen wurde fortgesetzt, soweit die Expropriation der Gebäude und andere Verhältnisse dies gestatteten. Als Haupt-Bau-Objekte sind anzuführen: die Anlage des zweiten Geleises zwischen Frankfurt und Hanau und eines dritten Geleises vor dem Frankfurter Bahnhofe, die Vergrößerung des Frankfurter Bahnhofes durch Anlage eines besonderen Hoftheiles für die ankommenden Güter nebst einem daran stoßenden Mehl-Lagerplatz und die Verlegung der Verbindungsbahn-Abzweigung mit Doppelgeleise, die Umänderung des ursprünglichen Bahnhofes zu Hanau in eine Personen-Station und die Herstellung eines abgesonderten Güterhofes daselbst mit den nöthigen Veränderungen in dem zwischen beiden liegenden Zollhofe und an dem Mainhafen, die Erbauung einer Central-Lokomotiv-Remise zu Hanau, die Aufstellung provisorischer Lokomotivschuppen, die Vervollständigung der Station Mainkur durch Zweiggeleise und Güterschuppen, die durch Offenhaltung des Betriebes während des Aus- und Umbaues erforderlichen Provisorien und Veränderungen bestehender Anlagen u. dergl. mehr.

III. Die **Betriebsmittel** wurden in Uebereinstimmung mit der Bahn-Erweiterung vermehrt um 6 Lokomotiven, 8 Personenwagen I. und II. Klasse, 6 Gepäckwagen, 75 gedeckte und 10 offene Güterwagen.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse besteht für die Arbeiter der mechanischen Reparatur-Werkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 90—100 Mitglieder zählte, 541 Thlr. vereinnahmte, an 46 Mitglieder und an Kosten 425 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse 714 Thlr. besaß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10b. Dies ist die von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Landesgrenze bei Kahl bis Aschaffenburg.

83. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Brems-System der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) mit 71 214 Thlrn.

96a. Hierin sind zwei zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften enthalten, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

113—116. Dies sind die wirklichen Anschaffungskosten ohne Berücksichtigung der Ausgaben von 71 214 Thlrn. für den zweimaligen Umbau.

121c, 123c u. 124c. Hierin sind auch die Leistungen auf der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen entfallen 45 109 auf die Hauptbahn und 3372 auf die Verbindungsbahn.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden 720 Klftr. alte Bahnschwellen und 40 Klftr. Tannenholz verbraucht.

129b u. c u. 135. Hierin ist der Verbrauch auf der Verbindungsbahn mit ca. 12 000 Ctr. Kohlen enthalten.

Der Durchschnittsverbrauch pro Nutzmeile beträgt auf der Hauptbahn 144 Pfd. und auf der Verbindungsbahn 430 Pfd.

Pro Achsmeile wurden verbraucht auf der Hauptbahn 3,29 Pfd. und auf der Verbindungsbahn 6,71 Pfd.

137a. Ebenso sind hierin die Kosten des auf der Verbindungsbahn verbrauchten Brennmaterials enthalten.

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Post- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen und ihre Belastung nicht besonders notirt werden, überhaupt spezielle Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

147. Die Verwendung der offenen Güterwagen zu Material-Transporten wird nicht notirt.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 111 068 Achsmeilen zurückgelegt worden.

153a. Einschließlich der vorerwähnten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 586 182 betragen. Trotz der Vermehrung des Verkehrs hat die Anzahl der Achsmeilen abgenommen, weil die dreiachsigen Wagen unter 200 Ctr. Tragkraft nur noch mit 2 Achsen verrechnet werden.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokal-Verkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Sachsen und Oesterreich à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

219. Hierin sind 15 061 Thlr. für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad I dieses Berichts) enthalten.

223. Abweichend von den früheren Jahrgängen wurde diese Kolonne in Uebereinstimmung mit der Vereins-Statistik gebracht und enthält nunmehr außer dem Gehalt von 1 Bahn-Ingenieur und 4 Bahn-Aufsehern jenen von 68 Weichen- und Bahnwärtern und 34 Ablösern derselben.

224. Die Erneuerungskosten eines Theiles des Geleises mit Ausweichungen (10 409 Thlr.) erscheinen in Kol. 283a.

226. Hierin sind 244 Thlr. Unterhaltungskosten der Mobilien enthalten.

231. Die verschiedenen Steuern betragen zusammen 10 535 Thlr. und die Feuerversicherungs-Prämie 1273 Thlr.

234. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237. Im Gegensatz zu den früheren Jahren ist hier die Besoldung des Bahnbewachungs-Personals und deren Ablösung mit 20 020 Thlr. weggelassen und in Kol. 223 aufgenommen.

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn enthalten. (Siehe ad I dieses Berichts.)

243. Dies sind die Kosten der sämmtlichen Beleuchtung, nämlich der Stationen, Wagenzüge und der Bahnstrecke, sowie die Unterhaltungskosten der Laternen.

245. Dies sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte, soweit solche nicht auf spezielle Leistungen zu verrechnen sind.

248. In dieser Summe sind die Gesammtkosten der Heizung der Stationen und Bahnwärterhäuser, sowie die Unterhaltung der Feuerstellen enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

252. Die hier aufgeführte Summe enthält die Kosten der Instandhaltung verschiedener Geräthschaften und Materialien (2144 Thlr.), die Vergütigung für gemiethete Lokomotiven (4540 Thlr.), die Unkosten durch Unfälle (1885 Thlr.), Reparaturen fremder Wagen (380 Thlr.), Porti und kleine Ausgaben (495 Thlr.), Pensions-Aufbesserungen und Gratifikationen (939 Thlr.).

273b. Diese Summe wurde dem gemeinschaftlichen Erneuerungsfonds der Hessischen Ludwigsbahn und Frankfurt-Hanauer Bahn zugewiesen.

278. Die hier aufgeführte Summe originirt aus dem Agio-Gewinn auf verkaufte 1366 Actien und 15 verjährte Dividenden-Coupons.

282. Diese 10 409 Thlr. wurden aus dem Betriebs-Ueberschusse zur Erneuerung eines Theils des Geleises mit Ausweichungen überwiesen und in Kol. 283a wieder verausgabt.

418—420. Die Kontrole besorgt jene der Hessischen Ludwigsbahn.

32. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1869 den öconomischen Betrieb der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft selbstständig ausgeführt wurde.

Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn nicht statt.

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung des Bahnhofs Elmshorn, welche nach den, diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 3433 Thlrn. mitenthalten.

255. Desgleichen hier der an dieselbe gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreaus, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1398 Thlrn.

33. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn hat sich im Jahre 1869 erweitert und umfaßte ult. 1869:

A. Folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . .	6,29 Meilen,
b) " Mainz über Ingelheim nach Bingen	4,26 "
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg	9,91 "
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt a. M. (Einmündung in die Main-Neckar-E.)	3,54 "
nebst der mit der Main-Neckar-E. gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt a. M.	0,39 "
B. Die Worms-Alzeyer Bahn von	3,97 "
Auf diese	28,36 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

C. Die Riedbahn von Darmstadt nach Hofheim	5,05 "
wovon die Strecke Darmstadt-Gernsheim am 15. April und die Strecke Gernsheim-Hofheim am 1. Juni 1869 eröffnet wurden.	
D. Die Worms-Bensheimer Bahn von Rosengarten (rechtes Ufer bei Worms) bis Bensheim	2,82 "
von welcher die Strecke Rosengarten-Hofheim am 1. Juni und die Strecke Rosengarten-Bensheim am 1. November 1869 eröffnet wurden.	

Die beiden ad C u. D aufgeführten Bahnen wurden bis Ende des Jahres 1869 für Rechnung des Baufonds betrieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Mainz-Worms wurden die Arbeiten zur Vergrößerung des Stationsgebäudes zu Worms vollendet, ein Güterschuppen und Verladeplatz errichtet und ein Ausweichegeleise gelegt. In der Station Alsheim wurde eine Vergrößerung des Güterschuppens und Verladeplatzes vorgenommen. Für die Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wurde der Unterbau bis zum Viadukte der Main-Neckarbahn hergestellt und das Geleise von Bischofsheim bis Nauheim und von Groß-Gerau bis Weiterstadt gelegt.

Auf der Worms-Alzeyer Bahn wurden die Seitengeleise in den Stationen Monsheim und Gundersheim verlängert.

Wegen Unzulänglichkeit der Wagenreparatur-Werkstätte vor dem Neuthore im Bahnhofe Mainz wurde oberhalb des Brückenkopfes eine provisorische Wagenreparatur-Halle errichtet und die zu derselben führenden Geleise gelegt.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1869 wurden 6 neue Lokomotiven beschafft und 2 ältere Tender-Lokomotiven veräußert, so daß am Schlusse des Jahres 1869 . . 71 Lokomotiven vorhanden waren. Ferner wurden 40 Personenwagen, 6 Gepäck-, 40 bedeckte, 80 offene und 3 Schemelwagen angeschafft; 6 bedeckte Güterwagen wurden zu Gepäckwagen mit Einrichtungen zur Beförderung der Post umgebaut, 2 ältere Personenwagen III. Klasse und 1 Material-Transportwagen ausrangirt.

Außerdem wurde im Jahre 1869 ein zweites Dampfboot für die Trajekt-Anstalt bei Worms nebst den erforderlichen Schalden und sonstigen Einrichtungen beschafft.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die im vorhergehenden Jahre festgestellten und in der Statistik pro 1868 S. 200 näher beschriebenen Bahnlinien wurden größtentheils in Bau genommen und theilweise vollendet.

Bezüglich der einzelnen Linien ist zu erwähnen:

a) **in der Provinz Rheinhessen.**

1) Linie Mainz-Alzey-Grenze bei Kirchheimbolanden. Mit Ausnahme den Strecke von der Abzweigung der Linie von der Mainz-Binger Bahn bis Gonsenheim, über deren Richtung noch keine definitive Entscheidung erfolgt ist, wurden die Bauarbeiten der übrigen Strecke bis zur Einmündung in die Alzey-Binger Bahn bei Armsheim im Laufe des Jahres vergeben und mit der Ausführung vorgegangen. Einzelne Strecken, namentlich die Voreinschnitte des Tunnels bei Klein-Winternheim wurden vollendet. Nachdem im August der Sohlenstollen des 100,9 Ruthen langen Tunnels durchschlägig geworden war, wurde an verschiedenen Stellen mit den Aufbruchsarbeiten begonnen, so daß bis Ende des Jahres noch 134 Fuß Tunnelgewölbe ausgeführt wurden.

2) Linie Alzey-Bingen mit Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim. Nachdem von den Besitzern der meisten Gemeinden die Erlaubniß zum Beginn des Baues ertheilt worden war, konnten die meisten Arbeiten schon im Frühjahr vergeben und mit der Ausführung der Bauarbeiten begonnen werden. In der Gemarkung Alzey, wo die größten Arbeiten durch den Uebergang über das Selzthal zu bewältigen sind, wurden die Erdarbeiten zu zwei Drittheilen vollendet und die Fundation des großen Viaduktes ausgeführt. Trotzdem in einigen Gemeinden wegen Verzögerung des Grunderwerbes die Arbeiten erst im Herbste begonnen werden konnten, wurden dennoch auf großen Strecken die Erdarbeiten und Kunstbauten nahezu vollendet.

Die Bauarbeiten der Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim konnten erst im Oktober vergeben und noch begonnen werden. Bei der Station Flonheim wurden die angrenzenden Sandsteinbrüche erworben und in Betrieb gesetzt.

3) Für die Linie von Monsheim nach der Grenze gegen Grünstadt und von Monsheim über Wachenheim nach der Grenze gegen Marnheim wurden die Pläne und Kostenanschläge ausgearbeitet.

b) **in der Provinz Starkenburg.**

1) Linie von Worms nach Bensheim. Nachdem die rückständigen Erdarbeiten und Kunstbauten auf der Strecke von Rosengarten (rechtes Rheinufer bei Worms) bis Hofheim vollendet waren, wurde im Frühjahre mit der Herstellung des Geleises begonnen und diese Strecke bis Ende Mai in betriebsfähigen Zustand gesetzt. Auf der Strecke von Hofheim bis Bensheim wurden die Erdarbeiten und Kunstbauten im Sommer vollendet, das Kiesbett hergestellt und

das Geleise gelegt. Bis Ende Oktober war die Bahn betriebsfähig hergestellt, so daß die Strecke Hofheim-Bensheim am 1. November eröffnet werden konnte.

In den Stationen wurden provisorische Gebäude hergestellt.

In der Station Rosengarten wurde mit der Anlage eines Sicherheitshafens für die Trajektfahrzeuge begonnen, wozu ein abgebauter Rheinarm benutzt wird.

Die Bauarbeiten der Strecke auf dem linken Rheinufer bei Worms (Hafenbahn) wurden im Juli begonnen und ein Theil des Bahndammes, sowie die Fundation der Brücke über den Giesen vollendet.

2) Linie von Darmstadt über Gernsheim nach Hofheim mit Einmündung in die vorige Linie (Riedbahn). Die rückständigen Erdarbeiten und Kunstbauten, sowie der Unterbau wurden vollendet und im Frühjahre mit dem Legen des Geleises fortgefahren, so daß Ende März die Strecke Darmstadt-Gernsheim fertig gestellt und am 15. April dem Betriebe übergeben werden konnte. Die Strecke Gernsheim-Hofheim wurde im Mai vollendet, so daß solche am 1. Juni in Betrieb genommen werden konnte.

Vom Bahnhofe Darmstadt bis zur Abzweigung der Riedbahn in der Nähe des Viaduktes der Main-Neckar-Eisenbahn wird vorerst bis zur Anlage eines besonderen Geleises das zweite Geleise der Mainz-Aschaffenburger Bahn benutzt. Die Herstellung dieses besonderen Geleises bedingt einen Umbau des Viaduktes der Main-Neckar-E., wobei gleichzeitig auf die projektirte Abkürzung der Mainz-Aschaffenburger Bahn Rücksicht genommen werden wird.

Dieser Viadukt, welcher jetzt eine Oeffnung für 2 Geleise hat, soll künftig 3 gleiche Oeffnungen von 8 Meter Weite erhalten. Die Vorbereitungen für Ausführung dieses Viaduktes sind getroffen.

3) Linie von Darmstadt über Reinheim, Wiebelsbach und Höchst nach Erbach mit Zweigbahn von Wiebelsbach nach Babenhausen (Odenwaldbahn). Im Laufe des Jahres 1869 wurden sämmtliche Bauarbeiten vergeben und namentlich die größeren Arbeiten energisch in Angriff genommen. Von den herzustellenden 289 Kunstbauten wurde ein großer Theil vollendet. Auf der Zweigbahn von Babenhausen nach Wiebelsbach wurde eine Strecke von 1400 Ruthen ganz fertig hergestellt und das Geleise gelegt, so daß dieselbe mit Materialzügen zur Förderung der weiteren Erdarbeiten befahren werden konnte. Die Arbeiten des 63,4 Ruthen langen Tunnels am Engelsberge bei Reinheim wurden im Mai begonnen und so betrieben, daß am 6. November der Sohlenstollen durchschlägig wurde und noch bis Ende des Jahres 113 laufende Fuß Tunnelgewölbe hergestellt wurden. Der 320 Ruthen lange Tunnel bei Frauen-Nauses, welcher seit Juli 1868 mit 4 Schächten in Angriff genommen war, wurde in Regie energisch betrieben. Das Gebirge des Tunnels besteht aus Gneis, Sandstein und Thonboden und ist sehr wasserreich. Bis Ende des Jahres waren 2542 lfde. Fuß Sohlenstollen aufgefahren. Im Monat Mai konnte von Schacht IV. aus (südliche Ausmündung) die Inangriffnahme des vollen Profiles erfolgen, so daß am Ende des Jahres 580 lfde. Fuß Widerlager, 520 lfde. Fuß Gewölbe und 200 lfde. Fuß Sohlengewölbe hergestellt waren. Zur Förderung wurden auf den beiden mittleren Schächten Dampfmaschinen aufgestellt.

V. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 5 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände, für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagen-Verwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Ober-Betriebs-Inspektor, für den Güterdienst durch den Ober-Güter-Inspektor und für die Material- und Magazins-Verwaltung durch den Ober-Material-Inspektor.

Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Mainz-Bingen (4,26 Meilen), Gustavsburg-Bischofsheim (0,55 Meilen) und von Worms bis zur Bayerischen Grenze (0,42 Meilen).

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 23. März 1853	Mainz-Oppenheim,	am 17. Oktober 1859	Mainz-Bingen,
" 7. August "	Oppenheim-Osthofen,	" 27. Dezember "	Bingen-Bingerbrück,
" 24. " "	Osthofen-Worms,	" 3. Januar 1863	Mainz (Bischofsheim)-Frankfurt a. M.,
" 23. November 1853	Worms-Landesgrenze,		
" 1. August 1858	Mainz-Darmstadt,	" 5. Dezember 1864	Worms-Monsheim und
" 2. Dezember "	Darmstadt-Aschaffenburg,	" 18. April 1867	Monsheim-Alzey.

83. Hierin sind die Anschaffungskosten der neu hinzugekommenen Betriebsmittel nicht enthalten, da dieselben zu Lasten der neuen Strecken gebucht worden sind.

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Da eine getrennte Verwendung der neu angeschafften Betriebsmittel nach den vorhandenen Verhältnissen unthunlich ist, so ist diesen Durchschnitts-Berechnungen die Länge aller im Jahre 1869 im Betriebe gewesenen Strecken von 36,23 Meilen zu Grunde gelegt worden.

100a. Hierin sind 5 Briefpostwagen, 12 Postpackwagen und 1 Revisionswagen enthalten.

108a. Dies sind nur Wagenachsen; außerdem sind 88 Achsen mit Rädern für Lokomotiven und Tender vorhanden.

113—120. Diese Angaben beziehen sich nur auf die älteren Betriebsstrecken (siehe Erläuterung zu Kol. 83).

115a. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Post- rc. Wagen enthalten. (Siehe Erl. zu Kol. 100a.)

121h. Außerdem wurden auf den noch für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecken (siehe ad I. C u. D dieses Berichts) 20 681 Meilen vor Personen- und Güterzügen zurückgelegt. Der gesammte Rangirdienst absorbirte ferner auf eine Lokomotive reducirt 34 817 Zeitstunden.

123d. Die Materialzüge sind nicht notirt worden.

137a. Hierin sind auch die Kosten des Tragens des Brennmaterials auf die Tender enthalten. Außerdem wurden für das Feuerungsmaterial der ausschließlichen Rangirmaschinen 10 059 Thlr. und weitere 3381 Thlr. für das Feuerungsmaterial auf den für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecken verausgabt.

139, 143 u. 145. Bei der Berechnung der Durchschnittsleistungen der Wagen wurden die Leistungen auf den für Baurechnung betriebenen Strecken mitberücksichtigt und außerdem der Umstand in Betracht gezogen, daß die neu hinzugetretenen Wagen nur einen Theil des Jahres im Betriebe waren.

165. Außerdem wurden noch 181 625 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

166b. Freigewicht wird nur in einigen direkten Verbänden gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 14 592 Wagenladungen Thiere befördert.

204. Hierin sind 4430 Thlr. Einnahmen für Traglasten enthalten.

230. Einschließlich der Kosten für Heizung der übrigen Dienstlokale.

234. In dieser Summe sind 28 893 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt a. M. und Aschaffenburg, Pächte für städtisches und Festungs-Terrain, Kulturkosten rc. enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen bezahlter und empfangener Wagenmiethe.

34. Homburger Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

87a. Die Actien bestehen aus 4000 Stück Litt. A und 4000 Stück Litt. B zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die Letzteren haben jedoch bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

234. Dies ist die Vergütigung, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes in Frankfurt a. M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 87a erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Litt. A zum Empfange von Dividende berechtigt.

35. Kirchheimer Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, die Mitbenutzung des Bahnhofes in Unterboihingen und der Güterwagen der Württembergischen Staats-E. ist das Nähere in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 202 enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Hierunter befinden sich 2 stellvertretende Mitglieder.

85. Der gegen das concessionirte Actien-Kapital mehr verwendete Betrag von 22 600 Thlrn. ist durch Anleihen gedeckt worden.

86. Da die Bahn nur 0,$_{843}$ Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

100a. Dies sind Post- und Gepäckwagen.

162. Hier ist die Anzahl der auf „Zugmeisters-Billete" (im Wagen abgegebene Billete) beförderten Personen aufgeführt worden.

164d. Die hier angegebenen Personen sind im Durchgangs-Verkehre zwischen Unterboihingen und Plochingen befördert worden.

234. Dies ist die für die Benutzung der Strecke zwischen Unterboihingen und Plochingen der Württembergischen Staatsbahn gezahlte Entschädigung.

440—459. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf eine Unterstützungskasse, da die von der Kirchheimer E. übernommenen Beamten der Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung Theilnehmer der Pensionskasse für die Württembergischen Staats-Eisenbahn-Beamten verblieben sind.

36. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist durch die am 3. November 1869 erfolgte Eröffnung der Verbindungsbahn zwischen den Zweigbahnen nach den Zechen Königsgrube und Hannover mit dem (jetzt Station Wattenscheid benannten) Sammelbahnhofe bei Zeche Holland um 0,$_{290}$ Meilen erweitert worden und umfaßte ult. 1869 folgende Linien:

A. 1) Die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach der Schaumburg-Lippeschen Grenze bei Minden	35,$_{446}$	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen	0,$_{364}$	"
b) " Oberhausen nach Ruhrort	1,$_{276}$	"
c) " Berge-Borbeck nach Stadtbahnhof Essen	0,$_{411}$	"
d) " Gelsenkirchen nach Wattenscheid und der Zeche Carolinenglück	0,$_{922}$	"
e) " Wattenscheid nach Wanne (früher Pluto-Bahnhof)	0,$_{685}$	"
f) " Oberhausen nach der Niederländischen Grenze bei Emmerich	9,$_{614}$	"
B. Die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen	22,$_{024}$	"
mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen	2,$_{283}$	"
zusammen	73,$_{025}$	Meilen.

Hiervon sind verpachtet:

1) an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen die Strecke von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von	0,$_{546}$	Meilen,		
2) an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von	1,$_{561}$	"		
zusammen			2,$_{107}$	"
Mithin Gesammt-Betriebslänge			70,$_{918}$	Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rhein- und Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen.** Die vorhandenen Geleise wurden im Laufe des Jahres durch Erweiterung mehrerer Bahnhöfe, sowie in Folge Eröffnung der oben erwähnten Verbindungsbahn zwischen den Zweigbahnen nach den Zechen Königsgrube und Hannover um 0,759 Meilen vermehrt, wodurch die Gesammtlänge aller Bahngeleise auf 152,174 Meilen sich erhöhte. Hierunter befinden sich 5153 lfde. Ruthen (2,576 Meilen) drittes Geleise, welches auf der Bahnstrecke zwischen Oberhausen und Dortmund zur Ausführung gekommen ist und zwar:

von Oberhausen nach Borbeck .	2024,5 Ruthen,	von Dortmunder Hütte bis Zeche Hansa .	812,0	Ruthen.
„ Borbeck „ Altenessen .	306,3 „	„ Bahnhof Dortmund nach dem Zinkwerk Funkenberg	486,2	„
„ Altenessen „ Zeche Zollverein	523,1 „			
„ Wanne „ Herne . .	1000,9 „	zusammen	5153,0	Ruthen.

III. **Betriebsmittel.** Durch Neubeschaffung sind im Laufe des Jahres 15 Lokomotiven, 248 bedeckte und 120 offene Lastwagen hinzugekommen, dagegen wurden 3 Lokomotiven und 21 Wagen ausrangirt. Der Fuhrpark ist demnach um 12 Lokomotiven und 347 Lastwagen vermehrt worden.

IV. **Neue Bahnlinien.** 1) Venlo-Hamburger Bahn. Auf der Strecke von Venlo bis Wesel sind die Erdarbeiten im Monat Dezember 1869 auf dem Bahnhofs-Terrain bei Venlo und in der Gemeinde Straelen in Angriff genommen worden.

Die Weseler Rheinbrücke wird nach den vorliegenden Projekten den größten Bauwerken der Neuzeit sich anreihen. Es werden im Ganzen 89 Oeffnungen mit einer lichten Weite von 4392 Fuß überspannt. Die Ueberspannungen selbst kommen, mit Ausnahme derjenigen der Strombrücke, welche durch eine eiserne Fachwerk-Konstruktion überbrückt werden, sämmtlich mit massiven Bogen in Ziegelstein-Mauerwerk zur Ausführung.

Die Strecke von Wanne über Haltern nach Münster wurde am 1. Januar 1870 dem Betriebe übergeben.

Auf der Strecke von Münster bis Osnabrück sind bis auf die größeren Einschnitte zu beiden Seiten des Lengericher Tunnels die Erdarbeiten und Brücken nahezu vollendet und hat die Ausführung des Oberbaues sowohl von Münster wie von Osnabrück begonnen. Auf der anschließenden Bahnstrecke von Osnabrück über Lemförde und Diepholz bis Bassum sind die Bauarbeiten in vollem Gange.

Auf der Strecke Harburg-Hamburg ist der Bau der Elbbrücke dergestalt forcirt worden, daß die Aufstellungsarbeiten des eisernen Ueberbaues schon haben beginnen können; außerdem sind die sehr umfangreichen Erdarbeiten zur Herstellung des Hamburger Bahnhofes soweit ausgeführt, daß mit der Fundirung der Hochbauten vorgegangen werden konnte.

2) Die Emscherthal-Bahn ist auf der Strecke Herne-Castrop einem beschränkten Betriebe übergeben.

3) Für die Scheldethal-Bahn (die Bahn von Dillenburg in das Scheldethal mit einer Abzweigung in das Eibachthal) sind die Grunderwerbungen so weit gediehen, daß die Erdarbeiten und Brückenbauten haben in Angriff genommen werden können.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Das zweite Bahngeleise ist auf den nachstehend benannten Bahnstrecken zur Ausführung gekommen:

a)	auf der Hauptbahn von Deutz bis Minden und bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	35,290	Meilen,
b)	„ „ Zweigbahn von Oberhausen bis Ruhrort	1,120	„
c)	„ „ „ „ Duisburg zum Duisburger Hafen	0,259	„
d)	„ „ Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn von Oberhausen bis Sterkrade und in den Bahnhöfen	1,267	„
e)	„ „ Köln-Gießener Bahn (incl. Rheinbrücke), auf der Rheinbrücke und in den Bahnhöfen	1,952	„
f)	„ „ Betzdorf-Siegener Zweigbahn in den Bahnhöfen	0,267	„
	zusammen	40,155	Meilen.

Ueber die dreigeleisigen Strecken ist das Nähere ad II dieses Berichts mitgetheilt.

14b. Der Betrieb ist zuerst eröffnet: auf der ganzen Bahn von Deutz nach Minden am 15. Oktober 1847, auf der ganzen Bahn von Oberhausen bis zur Niederländischen Grenze am 20. Oktober 1856, auf der ganzen Bahn von Köln (Deutz) nach Gießen am 12. Januar 1862.

75. In dieser Summe sind 13 000 000 Thlr. Entschädigung an den Staat für die Ablösung der Amortisation des ursprünglichen Actien-Kapitals enthalten. Dieselben sind deshalb in der in Kol. 85 aufgeführten Summe nicht berücksichtigt.

85 u. 86. Von dieser Summe sind die extraordinairen Einnahmen mit 2 382 896 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch sich das wirklich verwendete Anlage-Kapital auf 64 775 813 Thlr. überhaupt, 887 038 Thlr. pro Meile und 117 769 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Courierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen.

An den Beschaffungskosten dieser gemeinschaftlichen Wagen ist die Gesellschaft mit 146 309 Thlrn. betheiligt.

105. Dies sind kleine von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 3969 eiserne und 15 356 gußstählerne Achsen vorhanden.

137a. In diesem Betrage ist auch die Dienstgutfracht enthalten, welche mit 1 Pf. pro Centner u. Meile berechnet wird.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt wurden, über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge sind spezielle Notizen nicht geführt worden.

219. Hierin sind enthalten: 96 851 Thlr. für die verpachteten Bahnstrecken und 91 106 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rhein- und Schiffbrücke bei Köln.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben mit 128 Thlrn. 17 Sgr. 5 Pf. resp. 454 657 Thlrn. 7 Sgr. 4 Pf. enthalten.

226. Von diesem Betrage wurden 3384 Thlr. 23 Sgr. 1 Pf. aus dem Reservefonds gezahlt.

235 u. 236. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommenen Beträge zur Summe von 458 170 Thlrn. 17 Sgr. 10 Pf. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1 148 162 Thlr. 7 Sgr. 10 Pf. oder pro Meile Bahnlänge auf 16 245 Thlr. und pro Kilometer auf 2157 Thlr.

246a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten: 238 Thlr. 1 Sgr. 9 Pf. aus dem Reservefonds und 132 363 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf. aus dem Erneuerungsfonds, zusammen 132 601 Thlr. 16 Sgr. 11 Pf.

246c. Desgl. hier 7447 Thlr. 28 Sgr. 4 Pf. aus dem Reservefonds und 101 846 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf. aus dem Erneuerungsfonds, zusammen 109 294 Thlr. 2 Pf.

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasser-Stationsgebäude, der Wasserhebungs-Maschinen und der Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Ausgaben wurden 11 200 Thlr. 7 Sgr. 1 Pf. aus dem Reservefonds gezahlt.

253 u. 254. Bleiben die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge unberücksichtigt, so stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Transport-Verwaltung auf 2 495 769 Thlr. oder pro Nutzmeile auf 3,15 Thlr. und pro Achsmeile auf 1,93 Sgr.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. In dieser Summe sind 48 375 Thlr. Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellt sich die wirkliche Betriebs-Ausgabe auf 3 822 337 Thlr., oder pro Meile Bahnlänge auf 54 082 Thlr., pro Kilometer auf 7180 Thlr. und pro Nutzmeile auf 4,83 Thlr.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270b. Außer dieser Summe sind zur Amortisation der Anleihen noch 57 356 Thlr. verwendet worden, von welchem Betrage der Staat 38 556 Thlr. zur Amortisation des Anlage-Kapitals der festen Rheinbrücke bei Köln zu zahlen hatte und der Rest von 18 800 Thlrn. aus dem vorjährigen Betriebs-Ueberschusse der Oberhausen-Arnheimer Bahn zur Amortisation des Baukapitals dieser Bahn reservirt worden war.

274. Der hier nachgewiesene Zuschuß zur Beamten-Unterstützungskasse ist ein extraordinairer. Der regelmäßige Beitrag, welcher unter den Betriebs-Ausgaben der allgemeinen Verwaltung (Kol. 260) Verrechnung findet, beträgt 8520 Thlr.

283b. Diese 1585 Thlr. beziehen sich auf ausgeloofte und angekaufte Werthpapiere.

293. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Erläuterung zu Kol. 264 u. 265) haben 205 573 Thlr. = 5,10 Proc. bezieh. 3198 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als im Vorjahre.

349. Die Kanzlei-Arbeiten werden von dem in Kol. 415 aufgeführten Personale ausgeführt.

352. Incl. 200 Thlr. Miethsentschädigung.

378 u. 381. Der Betriebs-Direktor für die Köln-Gießener Bahn, welcher die Funktionen des Bahn-Direktors mit zu versehen hat, ist seit dem 1. Januar 1868 mit der Leitung des Baues der Bahn von Harburg nach Hamburg betraut. Die Dienstgeschäfte desselben werden durch den stellvertretenden Betriebs-Direktor (Kol. 381) wahrgenommen, der hierfür eine persönliche Zulage von 1000 Thlrn. bezieht.

385. Hierunter sind 17 Personenzug- und 27 Güterzug-Packmeister für den Norddeutschen Verband und 4 Güterzug-Packmeister für den Westfälischen Verband. Zu den Kosten der Besoldung hat die Köln-Mindener Verwaltung 13 559 Thlr. als ratirlichen Antheil zu zahlen.

407. Diese Angaben beziehen sich auf die Bahnarbeiten für die Güterverladung und den Rangirdienst, das Putzen der Lokomotiven und Wagen, Wasserpumpen u. s. w., sowie auf die Arbeiten in den Werkstätten. Für letztere wurden im Ganzen 413 438 Thlr. ausgegeben.

415. Hierunter sind 27 Schreiber, welche gegen Kopialien beschäftigt werden.

418. Je einer für die Personen- und Güter-Kontrole.

431. Bei der autographischen Presse sind 6 Drucker beschäftigt, welche die Arbeiten im Akkord ausführen und im Ganzen 1671 Thlr. Lohn bezogen haben.

433. Außerdem sind noch 15 Beamte im Abrechnungsbüreau des Norddeutschen Verbandes mit einem Gehalte von 300 — 1000 Thlrn. beschäftigt. Zu den Besoldungen dieser Beamten hat die Köln-Mindener Verwaltung 2501 Thlr. beizutragen.

435. Hierunter sind 2 Kontroleure, 2 Brückenmeister, 15 Einnehmer, 44 Brückenwärter und 3 Signal- und Bahnwärter resp. Weichensteller auf der festen Rheinbrücke.

37. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie umfaßte ult. 1869:

1) die Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von	15,33 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Pristewitz nach Großenhain von	0,68 „
b) „ Coswig „ Meißen „	1,20 „
3) die Bahn von Borsdorf über Grimma, Leisnig, Döbeln und Nossen nach Meißen von	12,82 „
zusammen	30,03 Meilen.

Die ad 2a aufgeführte Zweigbahn von Pristewitz nach Großenhain ist am 1. Juli 1869 für den Ankaufspreis von 128343 Thlrn. in den Besitz der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie übergegangen.

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preuß. Grenze von . 1,54 Meilen, welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

II. **Die Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869 um 10 Lokomotiven, 20 sechsrädrige Personen- und 100 vierrädrige Güterwagen und 1 Postbüreau-Wagen vermehrt. Hiervon sind die Personen- und Güterwagen für den Betrieb der Cottbus-Großenhainer Bahn beschafft und die Kosten derselben auf deren Betriebsmittel-Conto verrechnet worden.

III. **Neue Bahnlinien.** Von der Cottbus-Großenhainer Bahn (welche Eigenthum der gleichnamigen Gesellschaft ist) hat die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie die Ausführung des Baues der Strecke von Großenhain bis Ortrand von 2,115 Meilen übernommen. Diese Strecke sowohl als deren Fortsetzung von Ortrand bis Cottbus von zusammen 10,61 Meilen wurde am 21. April 1870 dem Verkehre übergeben und der Betrieb derselben der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie übertragen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte und Betriebs-Direktor eine Tantième von ⅓ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinns, welche pro 1869 . . 1955 Thlr. betragen hat.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen für die Strecke Leipzig-Riesa-Dresden zu 15,5 Meilen, Borsdorf-Meißen-Coswig zu 12,6 Meilen und Pristewitz-Großenhain zu 0,7 Meilen, wobei zu bemerken ist, daß die Entfernungen der einzelnen Stationen der Borsdorf-Coswiger Bahn sowohl unter sich als für die ganze Strecke zum Zwecke der Tarifberechnung dergestalt haben reducirt werden müssen, daß die Distance Leipzig-Dresden via Döbeln-Meißen mit derjenigen via Riesa vollständig gleichgestellt ist.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden und die Zweigbahn Coswig-Meißen.

14b. Die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 7. April 1839 eröffnet, die Coswig-Meißener Zweigbahn am 1. Dezember 1860, die Pristewitz-Großenhainer Zweigbahn am 14. Oktober 1862, die Strecken: Borsdorf-Grimma am 14. Mai 1866, Grimma-Leisnig am 27. Oktober 1867, Leisnig-Döbeln am 2. Juni 1868, Döbeln-Nossen am 25. Oktober 1868 und Nossen-Meißen am 22. resp. 31. Dezember 1868.

76—81. Eine spezielle Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungsgebäudes im Jahre 1857 sämmtliche, die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden betreffende Notizen vernichtet worden sind.

87c. Hierunter befinden sich 500000 Thlr. in Kassenscheinen.

114a. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Post-Büreauwagen enthalten.

115a. Ebenso hierin diejenigen der Post-Gepäckwagen.

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nur mit Einschluß der Gepäckwagen angegeben werden, weil die von den Wagen zurückgelegten Achsmeilen nicht getrennt notirt werden.

174. Außerdem sind noch Güter in „Achsladung" befördert worden. Die Anzahl der beladenen Achsen betrug 2833.

185a. Dies sind die von den Gütern in „Achsladung" zurückgelegten Centnermeilen.

190b. Hierbei sind die von den Achsladungs-Gütern zurückgelegten Centnermeilen mit berücksichtigt.

213. Ebenso bezieht sich diese Einnahme auf die in Achsladungen beförderten Güter.

216. In dieser Summe sind auch Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre enthalten.

231. Hierin ist auch die „Gewerbesteuer" enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

296. An der Dividende pro 1869 hat ein Actien-Kapital von 7500000 Thlrn., an derjenigen pro 1868 dagegen nur 5000000 Thlr. Theil genommen.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1856 stattgefunden.

38. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

80. Die Signal-Vorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.

86. Da die Bahn nur 0,8 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

87c u. 88. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.

90b. Im Jahre 1869 sind verausgabt: für einen neuen Personenwagen III. Klasse 1818 Thlr., für einen neuen Transportwagen 438 Thlr., für Neubauten 1245 Thlr., für Anschaffungen à conto des Bahn-Erneuerungsfonds 855 Thlr., zusammen 4356 Thlr.

163. Von den hier aufgeführten Personen wurden 931874 über die ganze Bahn und 28454 bis Muggenhof (0,4 M.) befördert.

174. Die hier aufgeführten Kohlen wurden ab Muggenhof befördert, sie durchliefen also nur die Hälfte der Bahn.

192—195. Diesen Durchschnittssätzen liegt nicht die Einheit der Meile zu Grunde, sondern es beziehen sich dieselben auf die überhaupt zur Erhebung gelangten Sätze. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163 u. 174.)

231. Hierin sind 978 Thlr. Gewerbesteuer und Gemeinde-Umlagen enthalten.

239—241. Das Schmieren und Putzen der Maschinen und Tender und das Schmieren der Wagen wird durch die Heizer besorgt, weshalb hier nur die Kosten der verbrauchten Materialien angegeben sind.

447. Die Pensionsbeträge wurden im Jahre 1869 aus der Gesellschaftskasse bestritten. Dieselben betrugen 253 Thlr. und sind in Kol. 237 mitenthalten.

39. Lübeck-Büchener (und Hamburger) Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt:

1) die Lübeck-Büchener Bahn von Lübeck über Ratzeburg und Mölln nach Büchen von . . . 6,30 Meilen,
2) die Lübeck-Hamburger Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg von 8,45 "

zusammen 14,75 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

142. Hierin sind auch die Leistungen von 4 Königl. Preuß. Postwagen enthalten.

143. Bei der Durchschnitts-Berechnung pro Achse sind die vorstehend erwähnten Postwagen mit ihrer Achsenzahl berücksichtigt.

163 u. 174. Hiervon wurden 143 435 Personen und 1 556 723 Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert.

197. In dieser Summe sind sowohl die aufgegebenen als angekommenen Depeschen enthalten.

242. Hierin sind auch die Kosten für das Schieben der Wagen, für Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen mitenthalten.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

40. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1869:

1) die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn und zwar

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,23 Meilen,
b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . 2,96 Meilen
mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Lödderburg . . . . 0,63 " 3,59 "

zusammen 17,82 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig von . . . 1,54 "
von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet,
mithin im Betriebe . . . . 19,36 Meilen.

2) von der Halle-Kasseler Bahn die Strecke Halle-Eisleben-Nordhausen-Arenshausen von . . . 22,31 "
(Die Fortsetzung von Arenshausen bis Münden befindet sich im Bau).

Ferner ist am 1. August 1869 die Strecke von Nordhausen bis zur Grenze bei Nüxei von 3,303 Meilen dem Betriebe übergeben. Die Verwaltung und Betriebsleitung dieser Strecke hat die Königl. Eisenbahn-Direktion in Hannover in der Weise übernommen, daß die Betriebs-Einnahmen der Bahn-Eigenthümerin zufallen, während die betriebsleitende Verwaltung in einem nur dem Betrage der wirklich aufgewendeten Kosten entsprechenden Maaße entschädigt wird. Im Jahre 1869 wurde die Strecke für Rechnung des Baufonds betrieben.

Außer den vorstehend aufgeführten Linien besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der ad 1b aufgeführten Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . 0,01 Meilen; auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von . . . . 2,27 Meilen übernommen. Auf diesen Abzweigungen findet aber nur Güterverkehr statt.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn sind im Jahre 1869 folgende wesentliche Neubauten ausgeführt: Vergrößerung des Lokomotivschuppens zu Staßfurt und Erweiterung der Geleise auf dem Bahnhofe daselbst und auf den Bahnhöfen zu Förderstedt und Eggersdorf, Herstellung des Perrons und eines Retiradengebäudes auf Station Wulffen, Herstellung eines Ausziehgeleises auf Bahnhof Halle, Herstellung des eisernen Oberbaues auf fünf Wege-Unterführungen, Bau von 8 neuen Wärterhäusern, Vergrößerung der Güterschuppen und Laderampen, Herstellung von Schiebebühnen und Wasserleitungen, sowie Erweiterung der Geleise auf Bahnhof Leipzig.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions- rc. Kasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält.

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1869 an 136 Kinder verstorbener Beamten 1270 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Der Bestand desselben betrug am Jahresschlusse 16 164 Thlr.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Magdeburg-Leipziger E.**

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn von Magdeburg bis Leipzig.

90b. Diese 103 804 Thlr. sind dem Erneuerungsfonds entnommen.

128a. Coaks wird nur noch zum Anheizen verwendet.

230. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate rc.

231. Hierin sind auch 3012 Thlr. „Bahnhofszins in Leipzig" und sonstige Entschädigungen enthalten.

234. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Erleuchtung der Bahn, Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

248. Dies sind die Kosten der Reinigung der Betriebslokale. Die Kosten der Heizung derselben sind in Kol. 230 mitenthalten.

296. An der Dividende pro 1869 nahm ein Actien-Kapital von 5 250 000 Thlrn. Theil, gegen 3 500 000 Thlr. im Vorjahre; woraus sich der niedrigere Procentsatz der Dividende erklärt.
356. Die Hülfswärter sind nicht angestellt, dieselben erhalten 13—15 Sgr. täglichen Lohn.
434. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Ober-Bahnhofs-Inspektor".
458. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds bezahlt. (Siehe ad III dieses Berichts.)

Halle-Kasseler E.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Nordhausen-Wolkramshausen.
177c. Dies ist die Anzahl der beförderten Leichen.
248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.
387. Die hier aufgeführten 12 Bremser und Wagenwärter sind diätarisch beschäftigt und erhalten durchschnittlich 14 Sgr. Diäten.
440—459. Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Halle-Kasseler Eisenbahn ist nicht gebildet, da diese Beamten seit dem 1. Januar 1870 in die Pensionskasse der Magdeburg-Leipziger Bahn aufgenommen sind.

41. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869 folgende Linien:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit den Strecken:

a) Magdeburg-Halberstadt-Thale	11,65	Meilen
b) die am 1. März 1869 dem Betriebe übergebene Zweigbahn von Halberstadt nach Vienenburg	4,90	"
c) Cöthen-Bernburg-Wegeleben	9,03	"
d) die Zweigbahnen von Güsten nach Staßfurt von	0,90	"
und von Frose nach Ballenstedt	1,83	"
e) die Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nebst Abzweigungen	1,13	"
zusammen	29,44	Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Frose-Ballenstedt	28,63	"

2) Die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Bäthen, zusammen . . . 14,28 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Erweiterungen der Geleis-Anlagen sind im Jahre 1869 ausgeführt auf den Stationen Nienhagen, Güsten und Staßfurt. Die Empfangsgebäude zu Hadmersleben und Güsten wurden erweitert; in Biendorf ist ein neues Empfangsgebäude und eine Wasserstation erbaut worden.

Zwischen Halberstadt und Vienenburg ist eine Telegraphenleitung und eine Läutewerks-Verbindung mit Inductoren hergestellt.

III. **Industrielle Anlagen.** Auf Bahnhof Wittenberge ist eine Schwellen-Tränkungs-Anstalt eingerichtet, auf Bahnhof Halberstadt das Materialien-Magazin vergrößert und ein Holzschuppen neu errichtet.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 sind neu beschafft: 3 Güterzug-Maschinen, ausrangirt dagegen eine ungekuppelte Personenzug-Maschine, verkauft 4 Güterzug-Maschinen. 10 vierrädrige Personenwagen sind neu beschafft, 1 sechsrädriger und 13 vierrädrige Güterwagen dagegen ausrangirt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions- 2c. Kasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht für die Beamten der Magdeburg-Wittenbergeschen Strecke ein besonderer Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 1633 Thlrn. und eine Begräbnißkasse mit einem Bestande von 4933 Thlrn. ult. 1869.

VI. **Neue Bahnlinien.** Auf der Aschersleben-Halleschen Bahn waren die Erdarbeiten Ende 1869 zwischen Aschersleben und Halle in der Ausführung begriffen und zwischen Aschersleben und Cönnern nahezu vollendet; die Saalebrücke bei Cönnern wird voraussichtlich bis Ende des Jahres 1870 fertig gestellt werden.

Auf der Berlin-Hannoverschen Bahn sind die Erdarbeiten zwischen Spandau und Gardelegen bis auf einige Nacharbeiten vollendet; die Grunderwerbs-Verhandlungen zwischen Berlin und Spandau sind bis auf einzelne Grundstücke zum Abschluß gebracht, auch sind sämmtliche Brücken und Hochbauten in der Ausführung begriffen. Die Pfeiler der Elbbrücke bei Hämerten sind vollendet, auch ist der eiserne Oberbau der Brücke bis auf zwei Stromöffnungen aufgestellt. Nachdem die Bahnlinie zwischen Gardelegen und Lehrte endlich, und zwar für die Strecke im Herzogl. Braunschweigischen Staatsgebiete am 10/11. März 1870 festgesetzt ist, sind die Erd- und Brückenarbeiten auf diesem Theile der Berlin-Hannoverschen Bahn energisch in Angriff genommen.

Die Zweigbahn Stendal-Salzwedel ist am 15. März 1870 dem Betriebe übergeben. Die Vorarbeiten der Strecke Salzwedel-Uelzen sind fertiggestellt und ist mit den Grunderwerbs-Verhandlungen begonnen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Magdeburg-Halberstädter Linie.**

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu 11,7 Meilen und diejenige der Cöthen-Wegelebener nebst Zweigbahnen (incl. der Halberstadt-Vienenburger) zu 16,8 Meilen für den Personenverkehr und zu 18 Meilen für den Güterverkehr angenommen, weil auf der Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk (1,2 M.) nur Güterverkehr stattfindet.
13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig die Strecken Magdeburg-Aschersleben (5,1 M.) und Halberstadt-Wegeleben (1,1 Meilen).
75. Von dem hier aufgeführten Kapitale sind 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen für die Linien Cöthen-

Wegeleben und Halberstadt-Vienenburg concessionirt, auch sind darin 500 000 Thlr. in Rentenpapiere umgewandelte Actien der früheren Cöthen-Bernburger Bahn enthalten.

190. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Tarif-Bahnlänge zu Grunde.

268—275. Dem Ueberschusse von . . . . 1 141 512 Thlrn.
treten noch hinzu: der Ueberschuß aus dem Betriebe der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn von 92 900 „
sowie 5 Proc. Zinsen für 3 400 000 Thlr. Stamm-Actien der Berlin-Hannoverschen Bahn, welche dem Baufonds dieser Bahn zur Last fallen, mit . . . . 170 000 „
Diese . . . 1 404 412 Thlr.
sind in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen.

270a. Hierin sind auch 10 125 Thlr. Zinsen für die Cöthen-Bernburger Stamm-Actien (im ursprünglichen Betrage von 500 000 Thlrn.) enthalten.

270b. Ebenso hierin 5000 Thlr. zur Amortisation derselben.

272. Diese Dividende ist auf 6 800 000 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden, da 3 400 000 Thlr. Actien der Berlin-Hannoverschen Bahn an derselben Theil genommen haben. (Siehe Erläuterung zu Kol. 268—275.)

285. Die Betriebs-Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1869 . . . . 28,63 Meilen,
„ „ 1868 . . . . 24,54 „
im Jahre 1869 mehr . . 4,09 Meilen.

Magdeburg-Wittenbergesche Linie.

12. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn auf rund 15 Meilen angenommen.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke zwischen Magdeburg und Neustadt-Magdeburg.

76. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe 2c.

80b. Hierin sind auch die Anlagekosten der Wärterbuden enthalten.

85. Der Fonds für die das Anlage-Kapital überschreitenden Mehr-Ausgaben ist aus dem Verkauf präkludirter Actien gewonnen.

42. Mecklenburgische Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen und Betriebs-Direktors beträgt 3000 Thlr. incl. 500 Thlr. Miethsentschädigung. Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die drei übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die übrigen beiden Mitglieder je 300 Thlr.

5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial- und der technische und Betriebs-Direktor, sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2c mitaufgeführt.

83. Hierin sind 100 086 Thlr. Einrichtungskosten des Betriebes enthalten.

87a. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

121h. Hiervon sind 11 Meilen auf der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn zurückgelegt.

122. Hierin sind 22 Meilen enthalten, welche von Lokomotiven der Berlin-Hamburger Bahn in Extrazügen auf der Mecklenburgischen Bahn zurückgelegt sind.

154. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

166. Jedem Reisenden der I., II. u. III. Wagenklasse wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

370. Dies ist die Remuneration, welche der in Kol. 359 aufgeführte Beamte für die Materialienverwaltung erhält.

43. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, sowie über die Benutzung des dreigeleisigen Bahnkörpers der Oberschlesischen Eisenbahn von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze (0,23 M.) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 189 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

Die **Verwaltung** der Neisse-Brieger Eisenbahn ist vom 1. Januar 1870 ab auf die Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn übergegangen, welche dieselbe in gleicher Weise wie die übrigen von ihr verwalteten Bahnen leitet.

II. Die neben der **Pensions-** 2c. **Kasse** (Kol. 440 — 459 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Sterbekasse der Beamten und Arbeiter schloß ult. 1869 mit einem Bestande von 660 Thlrn. ab.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 16 252 Thlr. sind durch extraordinäre Einnahmen des Baufonds (welcher ult. 1869 einen Bestand von 120 074 Thlrn. hatte) gedeckt worden.

100b. Hiervon gehören 3 kombinirte Post- und Gepäckwagen dem Königl. Postfiskus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung neben den eingestellten 3 eigenen Gepäckwagen mitbenutzt.

230. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Wärterbuden, der optischen Telegraphen, Weichen und Wege-Uebergänge enthalten.

236 u. 375. Diese Durchschnittskosten sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,33 Meilen berechnet, weil die in Kol. 10b als „gepachtet" aufgeführte Bahnstrecke von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn unterhalten wird.

242. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben und Lampenputzen enthalten.

263. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des von der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzten Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben.

412. Dies ist der auch in Kol. 5 aufgeführte „Spezial-Direktor".

44. Niederschlesische Zweigbahn.

I. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869 um zwei Rungenwagen vermehrt.

II. **Neue Bahnlinien.** Der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft ist die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Sagan nach Soran ertheilt. Der Grunderwerb wurde im Jahre 1869 eingeleitet, so daß mit der Bauthätigkeit im Jahre 1870 begonnen werden konnte.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

244. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

45. Ostpreußische Südbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Strecken von Pillau nach

Königsberg	6,07	Meilen,
nebst den Hafengeleisen in Pillau	0,03	„
und der Verbindungsbahn in Königsberg vom Lizentbahnhofe nach dem Südbahnhofe	0,11	„
sowie von Königsberg über Bartenstein, Rastenburg und Lötzen nach Lyck	23,99	„
zusammen	30,20	Meilen.

Auf den Hafengeleisen in Pillau und der Königsberger Verbindungsbahn findet nur Güterverkehr statt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207 die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 30,06 Meilen zu Grunde gelegt ist.

II. **Personen-Verkehr.** Für die Strecke Pillau-Königsberg sind Abonnementsbillets, für beide Strecken Tagesbillets eingeführt worden. Im Jahre 1869 sind 46 740 Personen auf Abonnementsbillets, 30 800 auf Tagesbillets und außerdem 3688 Personen mit Extrazügen befördert.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Das bis ult. 1869 verwendete Anlagekapital kann nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht geschlossen sind.

175a u. 213. Außer den hier (in Kol. 175a) aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 8715 Meilen zurücklegten, befördert worden, ohne daß das Gewicht derselben notirt wurde. Die Einnahmen hierfür betragen 12 202 Thlr. und sind in Kol. 213 mitenthalten

268c. Da das verwendete Anlagekapital noch nicht festgestellt ist, kann auch der Prozentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen . . im Jahre 1869 . . . 30,20 Meilen.

„ „ 1868 . . .	20,27	„
mithin im Jahre 1869 mehr	9,93	Meilen.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Betriebslänge im Jahre 1869 größer war als im Jahre 1868. (Siehe die vorstehende Erläuterung zu Kol. 285.)

447b. Hierin sind 56 Thlr. Abfindungen enthalten, welche Wittwen, die sich wieder verheiratheten, erhielten.

46a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn, der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten.

Vom 1. Januar 1870 an tritt zufolge Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung der vier Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften vom 20. Oktober 1869 die Vereinigung der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften zu einer Gemeinschaft des Betriebes und Ertrages, zum Zwecke des Ausbaues des Pfälzischen Eisenbahnnetzes, zur Beseitigung der Konkurrenzverhältnisse und zur Vereinfachung der Verwaltung in Wirksamkeit. Das Nähere hierüber wird in der Statistik pro 1870 seine Stelle finden.

II. **Bahngebiet.** Dasselbe umfaßte ult. 1869 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . 16,38 Meilen
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,42 Meilen befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört);

zu übertragen 16,38 Meilen.

übertragen 16,58 Meilen.

2) die Zweigbahnen: a) Schifferstadt-Speyer . . . . 1,21 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . 1,45 „
c) Speyer-Germersheim . . . . 1,80 „
d) Schwarzenacker-St. Ingbert . . . . 2,71 „
e) Pfälzischer Theil der Rheinbrücke nebst Verbindungsbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim mit . . . . 0,25 „

zusammen 24,00 Meilen
à 7532,48 Meter.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Die außer der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten und Angestellten der Pfälzischen Bahnen noch bestehende Lebensversicherungs-Anstalt zählte im Jahre 1869 bereits 1856 Mitglieder mit der obligatorischen Versicherung zu 100 Fl. im Betrage von 185 600 Fl. und 441 Mitglieder mit höherer Versicherung im Betrage von 171 600 Fl. Es sind im Ganzen 17 Sterbefälle vorgekommen, für welche an obligatorischer Versicherung 1700 Fl., an höheren Versicherungen 2900 Fl., im Ganzen sonach 4600 Fl. bezahlt worden sind.

IV. **Neue Bahnlinien.** Im Rayon der Ludwigsbahn ist die Bauausführung nachstehender Linien in naher Aussicht:

a) die Bahn von Landau in der Richtung über Pirmasens nach Zweibrücken, ca. 9 Meilen,

b) die Bliesthalbahn als Fortsetzung der vorerwähnten Linie zum Anschluß an die Bahn in Saargemünd, 2,60 Meilen.

Ferner sind projektirt:

1) die Fortsetzung der St. Ingberter Bahn in der Richtung nach Saarbrücken,
2) eine Bahn von Landstuhl über die Sickinger Höhe nach Pirmasens und
3) die Fortsetzung der Winden-Bergzaberner Bahn in der Richtung über Dahn zum Anschluß an die Pirmasenser Bahn bis Kaltenbach.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1868 der Statistik S. 211 spezielle Nachrichten.

140. Dieser Prozentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

146. Desgl. hier wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.

250. Dies sind „Schadensersätze und Restitutionen aller Art".

252. In dieser Summe sind enthalten: 10011 Thlr. Vergütung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil an den Betriebskosten der Station Neunkirchen und 35053 Thlr. Löhne der Arbeiter.

260. Ebenso hierin 8547 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Banquiers u. 3871 Thlr. Prämien des Personals.

268a u. 272. Außer dem in Kol. 268a aufgeführten Ueberschusse kam in Folge der Fusionsbestimmungen (siehe ad I dieses Berichts) der Zins-Reservefonds im Betrage von 563 262 Thlrn. zur Vertheilung. Derselbe repräsentirt 8,45 Proc. des Actienkapitals.

279a. Dies ist die Differenz zwischen Nominal- und Courswerth der Effekten des Reservefonds.

292. Die Ausgaben gegen das Vorjahr haben mehr betragen . . . . 173 620 Thlr.
Diese beträchtliche Mehrausgabe erklärt sich dadurch, daß im Vorjahre von den Brutto-Ausgaben die Summe von . . . . 90 283 Thlrn.
auf den Betriebs-Reservefonds übernommen wurde, während im Jahre 1869
nur der Rest dieses Fonds mit . . . . 9765 „
an den Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues abgeschrieben werden konnte,
so daß also die übrigen . . . . 80 518 „
dem Betriebe zur Last bleiben mußten, ohne eine eigentliche Betriebs-Ausgabe zu bilden.
Aus diesem Grunde beträgt die eigentliche Mehrausgabe nur . . . . 93 102 Thlr.,
welche zum Theil auf die Besoldungs-Erhöhungen des Personals und der Lohnaufbesserung der Arbeiter entfällt, theils durch die Zunahme des Verkehrs, beziehungsweise die Vermehrung des Fahrdienstes veranlaßt ist.

296. Ohne die Vertheilung des Zins-Reservefonds würde die Dividende 10,30 Proc. betragen haben. (Siehe Erläuterung zu Kol. 268a u. 272.)

46b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. I resp. in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Zweigbahn Winden-Bergzabern von 1,35 Meilen Länge wurde am 13. April 1870 dem Betriebe übergeben.

Der Ausführung nahe Projekte sind:

a) eine Bahn von Landau nach Germersheim und von da mittelst einer Eisenbahn-Schiffbrücke bis an die Badische Grenze zum eventuellen Anschluß an eine Badische Linie nach Bruchsal, 2,67 Meilen;

b) die Fortsetzung der Rheinlinie (linkes Ufer) von Germersheim nach Wörth, zum Anschluß an die Winden-Maximiliansau-Carlsruher Linie, 3,0 Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

250. Dies sind „Schadensersätze und Restitutionen aller Art".

252. In dieser Summe sind enthalten: 931 Thlr. Vergütung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 4999 und resp. 4614 Thlr. Vergütung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 10061 Thlr. Vergütung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg und 9386 Thlr. Antheil an den Kosten des Betriebes der Brücke bei Maximiliansau.

260. Ebenso hierin 3755 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Banquiers und 1348 Thlr. Prämien des Personals.

46c. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

Mit der Vereinigung der Pfälzischen Eisenbahnen (siehe ad I des Berichts der Pfälzischen Ludwigsbahn) tritt zugleich eine vollständige Fusion der Neustadt-Dürkheimer E. mit den Pfälzischen Nordbahnen ein. Das Nähere hierüber wird in der Statistik pro 1870 mitgetheilt werden, da diese Fusion erst mit dem 1. Januar 1870 in Wirksamkeit tritt.

II. **Bahngebiet.** Die Fortsetzung der Bahn von Dürkheim über Grünstadt nach Monsheim zum Anschlusse an die Hessische Ludwigsbahn ist der Ausführung nahe.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Von den gegen das concessionirte Anlagekapital mehr verwendeten . . . . 150 823 Thlrn.
wurden durch Einnahmen an Zinsen von angelegten Kapitalien und durch Erlös aus entbehrlichen Mobilien und Immobilien gedeckt . . . . 60 524 „
Der Rest von . . . . 90 299 Thlrn.
ist auf den Bauconto der Pfälzischen Nordbahnen und zwar auf den Spezial-Bauconto der Dürkheim-Monsheimer Bahn nach Maßgabe der Fusions-Bestimmungen (siehe ad I dieses Berichts) zu übertragen.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den Militairpersonen zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

250. Dies sind „Schadensersätze und Restitutionen aller Art".

252. Hierin sind 2345 Thlr. Vergütung an die Pfälzische Ludwigsbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Neustadt und 1748 Thlr. gemeinschaftliche Ausgaben für denselben enthalten.

260. Ebenso hierin 6055 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers und 333 Thlr. Prämien des Personals.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . 33 656 Thlr.
Der Betriebs-Ueberschuß betrug nach Abzug des Beitrages zum Pensionsfonds . . . . 5440 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zinsgarantie einen Zuschuß von . . . . 28 216 Thlrn.
gegen 30 035 Thlr. im Vorjahre zu leisten hatte.

46d. Pfälzische Nordbahnen.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Pfälzischen Nordbahnen ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

II. **Bahngebiet.** Der Bau der zweiten Linie der Pfälzischen Nordbahnen, der ca. 7 Meilen langen Alsenzbahn, schreitet rüstig vorwärts. Zu Ende des Jahres 1869 war der längste der vier Tunnels, gleich in der Wasserscheide bei Hochspeyer liegend (440 Meter lang) durchgeschlagen, der zweite bedeutendere Tunnel von 375 Meter Länge traf auf so festes Gestein (Melaphyr), daß noch ca. 75 Meter Sohlstollen durchzutreiben blieben. Von den neun größeren Alsenzbrücken, theils mit Wölbung, theils mit eisernem Oberbau, waren nur noch zwei gewölbte am Schlusse des Jahres etwas zurück. An der Nahe-Brücke — mit vier Oeffnungen à 25,₁₆ Meter Weite — waren das Widerlager auf Bayerischer Seite und zwei Pfeiler auf Auflagerhöhe hergestellt. Die Hochbauten für die Bahnwarts-Stationen befanden sich größeren Theils unter Dach, desgl. die meisten Dienstgebäude auf den Bahnhöfen.

Die 2,₃₁ Meilen lange Strecke Hochspeyer-Winnweiler konnte daher am 29. Oktober 1870 dem Betriebe übergeben werden. Die Vollendung der ganzen Bahn soll im Jahre 1871 stattfinden.

Weitere der Ausführung nahe Projekte sind:

a) die Donnersberger Bahn von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden an die Landesgrenze bei Alzey, 6,₀ Meilen,
b) die Zellerthalbahn, eine Abzweigung der vorigen, von Marnheim nach Monsheim, 3,₀ Meilen,
c) eine Verbindungsbahn von Frankenthal nach Freinsheim zum Anschluß an die Dürkheim-Monsheimer Bahn, 1,₅₂ Meilen.

Projekte zweiter Linie sind:

a) die Glanthalbahn von Altenglan über Meisenheim nach Staudernheim,
b) die Lauterthalbahn von Kaiserslautern über Wolfstein nach Lauterecken zum Anschluß an die vorerwähnte Glanthalbahn,
c) eine Bahn von Grünstadt nach Enkenbach.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 27 078 Thlr. sind durch Einnahmen während der Bauzeit gedeckt.

140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militair-Personen zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

260. Hierin sind 1509 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers und 616 Thlr. Prämien der Beamten enthalten.

268a u. 269. Die Ausgaben haben die Einnahmen um 5788 Thlr. überstiegen. Diese Summe wurde aus dem Bestande des Vorjahres, welcher 19 276 Thlr. betrug, gedeckt, so daß von demselben noch 13 488 Thlr., wie in Kol. 269 angegeben, übrig geblieben sind.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . 43 391 Thlr.
Der Bestand aus dem Vorjahre betrug nach Abzug des Beitrages zum Pensionsfonds . . 12 794 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . . 30 597 Thlrn.
zu leisten hatte.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn im Jahre 1868 nur 101 Tage im Betriebe war.

47. Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Gesammt-Verwaltung der Geschäfts-Angelegenheiten der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn wurde mit Beginn des Jahres 1869 (zu welcher Zeit eine andere Organisation der Verwaltung stattfand) durch den Verwaltungsrath mit 10 Mitgliedern und 3 Stellvertretern und durch die Direktion, bestehend aus 7 unbesoldeten Mitgliedern und 3 Stellvertretern und — bis zum 22. November 1869 — zwei, von da ab aber drei besoldeten Mitgliedern geleitet.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869:
1) die Hauptbahn Breslau-Bossowska-Tarnowitz-Beuthen . . . . 24,82 Meilen,
2) die Zweigbahn Bossowska-Oppeln . . . . 4,20 „
zusammen 29,02 Meilen.

Die 2,0 Meilen lange Strecke Tarnowitz-Beuthen wurde am 26. Juli 1869 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 27,87 „

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869 um 13 Lokomotiven und 12 Kohlenwagen vermehrt. Mehrere Personenwagen wurden umgebaut; in Folge dessen sind 80 Plätze I. Klasse in Abgang und 56 Plätze II. Klasse in Zugang gekommen.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Arbeiten auf den letzten Strecken der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn wurden so gefördert, daß die Strecke Beuthen-Schoppinitz am 1. Februar 1870 und die Strecke Schoppinitz-Dziedit (Anschluß an die Kaiser Ferdinands Nordbahn) am 24. Juni 1870 dem Betriebe übergeben werden konnten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

14. Die letzte Strecke der früheren Oppeln-Tarnowitzer Bahn wurde am 24. Januar 1858 eröffnet.
Ueber die Fortsetzung der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn siehe ad IV dieses Berichts.

76—86. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Bau-Rechnungen nach den einzelnen Titeln noch nicht abgeschlossen sind.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale enthalten.

237. Ebenso hierin 26 996 Thlr. Löhne der Wagenschieber.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

271. Die hier aufgeführte Steuer betrifft das Betriebsjahr 1868.

272b. Diese 238 000 Thlr. wurden dem Baufonds der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn überwiesen, welcher statutenmäßig die Verzinsung des gesammten Anlage-Kapitals pro 1869 mit 5 Proc. zu tragen hatte.

276. Diese Summe wurde zur Deckung der Staats- und Kommunalsteuern pro 1869, deren Höhe noch nicht feststand, reservirt.

280 u. 284. In diesen Summen ist der Bestand in Effekten nicht nach ihrem Nominal-Werth, sondern nach ihrem Ankaufs-Preise enthalten.

285. Die Betriebs-Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1869 . . . . 27,87 Meilen,
„ Vorjahre . . . . . 12,23 „
mithin im Jahre 1869 mehr 15,64 Meilen.

286—295. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil das Bahngebiet eine bedeutende Veränderung erlitten hat. (Siehe vorstehende Bemerkung zu Kol. 285). Bemerkt wird aber, daß der Personen-Verkehr um 332 965 Personen, der Güterverkehr um 2 531 728 Ctr., die Einnahmen um 358 423 Thlr., die Ausgaben um 217 102 Thlr. und der Ueberschuß um 141 321 Thlr. gestiegen sind.

363 u. 365. Im Uebrigen wurden diese Stellen mit als Arbeiter geführten zuverlässigen Leuten besetzt.

388. Es sind dies die sogenannten Revisions-Schaffner.

48. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1869 folgende Linien:
1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke) . . . . 20,40 Meilen,
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein . . . . 0,98 „
2) die am 27. Oktober 1869 eröffnete Strecke Ehrenbreitstein (nächst Koblenz)-Neuwied . . . . 2,20 „
Zu übertragen 23,58 Meilen.

Uebertragen 23,58 Meilen.

3) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal 11,34 M. und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.) . . 11,36 „
mit der Zweigbahn Herbesthal-Eupen . . . . 0,70 „
4) die am 1. September 1869 dem Betriebe übergebene Strecke Düren-Neuß . . . . 5,83 „
5) Düren-Euskirchen-Mechernich-Call . . . . 7,13 „
6) Köln-Crefeld-Kempen-Cleve 15,65 M. und von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten 1,82 Meilen . . . . 17,47 „
7) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg . . . . 1,69 „
8) von Kempen bis zur Niederländischen Grenze bei Venlo . . . . 2,64 „
9) von Osterath über Essen nach Wattenscheid . . . . 6,32 „

zusammen 76,92 Meilen.

Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1, 3 und 6 berechnete Kölner Stadtbahn von 2 × 0,15 = ... 0,30 Meilen
und die in den Linien ad 3 u. 6 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von 1 × 0,07 = ... 0,07 „ } 0,37 „

Es verbleiben . . 76,55 Meilen,

welchen noch hinzutreten die Strecken:
von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe . . . . 0,42 „
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn . . . . 0,14 „

Ueberhaupt 77,11 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den **Betrieb** auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

a) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist . . . . 0,05 „
b) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar . . . . 0,66 „
welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;
c) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymegen . . . . . . 1,84 „
welche Eigenthum der Nymegener Eisenbahn-Gesellschaft ist;
d) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bis Venlo . . . . 0,40 „
welche Eigenthum des Niederländischen Staats ist.

Der Gesammtbetrieb der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erstreckt sich mithin auf . . . . . . 80,06 Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der ad 2 und 4 aufgeführten Strecken ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . 74,37 „
berechnet.

Außerdem wurden im Ruhrreviere die Zechen Zollverein, Hagenbeck, Anna, Carl, Neu-Essen, Alten-Essen, Nordstern und Centrum durch Anschlußbahnen mit der Rheinischen Bahn in unmittelbare Geleis-Verbindung gebracht.

Die Abzweigung der Zeche Zollverein erfolgt hinter Bahnhof Essen und die Länge der Zechenbahn beträgt 885 Ruthen.

Die Gesammtlänge der zwischen Heißen und Essen abzweigenden Anschlußbahn der Zechen Anna und Carl bis zur Einmündung in die bereits vorhandene Zweigbahn der Zechen Carl und Neu-Essen beträgt 1067 Ruthen.

Die Einmündung der nur 250 Ruthen langen gleichfalls zwischen Heißen und Essen abzweigenden Anschlußbahn der Zeche Hagenbeck in die Hauptlinie wurde durch Herstellung eines dritten Geleises vermittelt.

Die 965 Ruthen lange Anschlußbahn der Zeche Nordstern zweigt aus der Zechenbahn Neu-Essen ab, so daß die Verbindung mit der Hauptlinie mittels der Anschlußbahn der Zechen Anna und Carl stattfindet.

Die direkte Geleisverbindung der Zeche Centrum mit dem Bahnhofe Wattenscheid beträgt 261 Ruthen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der Strecke Longerich-Worringen (0,90 Meilen) wurde im Jahre 1869 das zweite Geleise hergestellt.

Die Geleise-Anlagen erfuhren, theils in Folge der Eröffnung der neuen Strecken, theils in Folge der fortschreitenden Verkehrsentwickelung, auf einer Reihe von Bahnhöfen Veränderungen und Ergänzungen. Da die Haltbarkeit der gewöhnlichen Eisenschienen auf den besonders stark frequentirten Strecken sich als unzureichend erwies, so wurde in Folge der günstigen, mit Gußstahlschienen bereits im 1868 gemachten Erfahrungen bei der Umlegung einzelner Geleisestrecken mit der Anwendung von Gußstahlschienen vorgegangen Auf der Strecke Osterath-Wattenscheid wurde zur Verhütung abnormer Unterhaltungskosten an den schwierigeren Stellen des Geleises pro Schienenlänge nachträglich eine Schwelle mehr untergebracht. Zur Erhaltung der richtigen Spurweite in den Curven wurden Unterlagsplatten verwendet und auch gegen die Verschiebung der Stöße streckenweise das Einklinken der Schienen mit gutem Erfolge durchgeführt.

Die Beobachtung über die versuchsweise auf der Strecke Langerwehe-Eschweiler eingelegten 1000 Stück eiserne Schwellen haben die ungünstigen Erfahrungen des Vorjahres in vollem Umfange bestätigt.

2. **Stationsbauten.** Außer vielen kleineren Stationsbauten und Erweiterungen der Anschlußanlagen wurden folgende bedeutendere Bauten ausgeführt.

Bahnhof **Mehlem.** Zur Unterbringung der Zierpflanzen der Gartenanlagen auf den Bahnhöfen Rolandseck und Godesberg wurde ein Gewächshaus nebst Baum- und Pflanzschule angelegt. Bahnhof **Rolandseck.** Außer Geleise-

erweiterungen wurde ein Pumpengebäude und Reservoirhaus für Beschaffung des Lokomotiv-Speisewasser-Bedarfs errichtet. Bahnhof Andernach. Die Ladevorrichtungen für die umfangreichen Werksteintransporte wurden durch den Bau einer großen Laderampe vermehrt und außerdem wurden einige Nebengeleise ausgeführt. Güterbahnhof Coblenz. Der neue, 9 Maschinenstände enthaltende polygonale Lokomotivschuppen wurde nebst den zugehörigen Geleisanlagen vollendet und ein Pumpenhaus an der Mosel begonnen. Bahnhof Bingerbrück. Die projektirten Erweiterungen und Veränderungen der Geleiseanlagen wurden vollständig ausgeführt, der Lokomotivschuppen für 4 weitere Maschinenstände verlängert, ein Wagenschuppen für 4 Stände, eine Personen-Wartehalle erbaut und die baulichen Einrichtungen zu einer Petroleum-Gasanstalt fertig gestellt. Bahnhof Düren. Dem in Folge der Eröffnung der Neuß-Dürener Strecke hervortretenden Bedürfnisse zur Erweiterung der Anlagen auf den Bahnhöfen wurde theils eine provisorische Abhülfe durch Errichtung eines besonderen Expeditionsgebäudes zu Theil, theils wurden die Einleitungen zur Ausführung der Erweiterungsprojekte und zur Anlage einer neuen Lokomotivstation getroffen. Bahnhof Eschweiler. Das neue Stationsgebäude wurde vollständig fertiggestellt, das alte Stationsgebäude und der alte Lokomotivschuppen niedergelegt. Zur Anlegung eines Rangirbahnhofes an der Rothen Erde bei Aachen wurde das erforderliche Terrain erworben und mit der Anschüttung des Planums begonnen. Bahnhof Aachen. Zum Schutze der Personenwagen wurde eine Wagenhalle von 240 Fuß Länge erbaut. Bahnhof Herbesthal. Der Um- und Erweiterungsbau der Geleiseanlagen wurde vollendet, wodurch die nunmehrige Vornahme der früher erst in Aachen stattfindenden zollamtlichen Revision der unter Steuerverschluß aus Belgien kommenden Wagen in Herbesthal ermöglicht worden ist. Bahnhof Salzvey. In der Nähe wurde ein Wohnhaus für einen Bahnmeister und 2 Weichensteller erbaut. Bahnhof Call erhielt eine Centesimalwaage. Bahnhof Neuß. Außer verschiedenen durch die Eröffnung der Strecke Neuß-Düren hervorgerufenen Erweiterungen wurde der Bau eines provisorischen Lokomotivschuppens für 4 Maschinen in Angriff genommen. Die Haltestelle im Thiergarten bei Cleve erhielt eine Einsteigehalle. Auf den Bahnhöfen Rheinhausen, Hochfeld und Heißen wurden die in Angriff genommenen Beamten-Wohnhäuser fertiggestellt. Der Central-Personen-Bahnhof zu Köln hat auf der nordwestlichen Seite, nach erfolgtem Abbruch der dort befindlichen Gebäude, durch die Errichtung einer geräumigen Wagenhalle eine ansehnliche Erweiterung erfahren. Auf dem alten Köln-Crefelder Bahnhofe am Thürmchen wurden die Einrichtungen zu größeren Petroleumlagern getroffen.

Centralwerkstätte zu Nippes. Die Arbeiten an den Erweiterungsbauten wurden zum Abschlusse gebracht, ein Central-Oberbau-Materialien-Depot errichtet, das Schulgebäude für die Beamten- und Arbeiterkinder nach Kräften gefördert, sowie dem Bedürfnisse nach Vermehrung der Beamten- und Arbeiterwohnungen durch den Ankauf von 7 daselbst belegenen Wohnhäusern Rechnung getragen.

3. **Telegraphen-Anlagen.** Die bestehenden Leitungen wurden auf die neu eröffneten Bahnstrecken ausgedehnt. Jede derselben erhielt eine mit Morse-Apparaten ausgerüstete Leitung für die telegraphische Correspondenz und einen Draht für die electro-magnetischen Glockenwerke. Das Telegraphen-Netz umfaßte am Jahresschlusse im Ganzen 76 Stationen. Die Telegraphen-Büreau's der Stationen Crefeld, Bonn und Düren wurden mit den gleichnamigen Stationen des Norddeutschen Bundes in telegraphische Verbindung gesetzt.

III. An **Betriebsmitteln** wurden neu beschafft: 6 zweiachsige und 8 dreifach gekuppelte Güterzugmaschinen, 16 gekuppelte Schnellzug- und 2 Tendermaschinen, 6 Personenwagen I. Klasse, 5 dergl. I. und II. Klasse, 8 dergl. II. Klasse, 12 dergl. III. Klasse, 8 Dienst- und Gepäckwagen, 70 bedeckte und 483 offene Güterwagen, 25 offene Vieh-, 24 offene Schemel- und 5 achträdrige Plateauwagen. Umgeändert wurden 32 offene Güter- in Erdtransportwagen.

Ausrangirt wurden 1 Personenwagen I. u. II. Klasse, 9 dergl. II. Klasse, 5 dergl. III. und 3 dergl. IV. Klasse, sowie 3 Gepäck-, 3 bedeckte und 29 offene Güterwagen.

In den eigenen Wagenbau-Werkstätten wurden außerdem für die Trajekt-Anstalt bei Bonn 4 eiserne sog. Uebergangswagen (bewegliche Uebergangsbrücken) und ein Güterwagen ganz neuer Construction zur Benutzung auf secundären Bahnen als Muster gebaut.

IV. **Personen-Verkehr.** Vom 1. September 1869 ab wurden Retourbillets III. Klasse mit eintägiger Gültigkeit eingeführt, deren Fahrpreis auf 21 Pfennige pro Meile normirt ist.

V. **Güter-Verkehr.** Außer einer Reihe von Tarifermäßigungen, besonders bei Rohprodukten, wurden gegen früher keine besonderen Einrichtungen getroffen.

VI. **Neue Bahnlinien.** In der Ausführung waren begriffen: die rechtsrheinische Bahn von Neuwied bis Beuel einschließlich der Fortsetzung bis zur Friedrich-Wilhelms-Hütte bei Troisdorf, sowie einschließlich der Verbindungsbahn zwischen der Station Obercassel der rechtsrheinischen mit Bonn der linksrheinischen Bahn und die Eifelbahn, Linie Call- (Soetenich-) Trier.

Auf der rechtsrheinischen Bahn wurde der Bahnkörper bis Beuel sowohl in den Erdarbeiten, als auch in den zahlreichen größeren und kleineren Bauwerken vollständig fertig gestellt. Die Eisenconstructionen zum Ueberbau der Wiedbachbrücke bei Irlich von 125 Fuß lichter Weite, die auf dem linken Rheinufer gelegene Verbindungslinie vom Rheintrajekt bis zur Einmündung in die rechtsrheinische Bahn oberhalb Bonn wurden, ebenso wie eine Fährstraße des Trajektes selbst betriebsfähig hergestellt. Hierbei sei erwähnt, daß die Trajekt-Anstalt für 3 Fährstraßen angelegt ist und zur Herstellung der schiefen Ebene überaus umfangreiche Erdarbeiten veranlaßt hat. Das System entspricht dem beim Trajekte zu Rheinhausen angewendeten, jedoch wird der Strom nicht rechtwinkelig, sondern in einem Winkel von 45 Grad gekreuzt. Die zweite Fährstraße wurde im Mai 1870 fertig gestellt und die Eröffnung der Strecke Neuwied-Obercassel resp. Bonn hat bereits am 11. Juli 1870 stattgefunden. Die Bauausführung der weiteren Strecke von Beuel nach Siegburg und Troisdorf blieb in Folge mehrfacher Linienverschiebungen auf einzelne Strecken, den Aufbau der bedeutenden Siegbrücke bei Friedrich-Wilhelmshütte und die Verlegung des Siegbettes beschränkt.

Die Bauthätigkeit auf der 15,43 Meilen langen Eifelbahn erstreckte sich im Jahre 1869 nahezu auf die ganze Länge derselben. Die wichtigsten Bauwerke, die in einer Länge von beinahe einer halben Meile zu erbauenden 9 Tunnels, sind in gutem Fortschritte begriffen und bis auf einen sämmtlich durchschlägig geworden. Zu den ursprünglich projektirten Bahnhöfen und Haltestellen sind noch 3 Haltestellen für Rohprodukte hinzugetreten; die Güter- und Lokomotivschuppen, Wasserstationen, Drehscheiben und Beamten-Wohnhäuser sind theils hergestellt, theils im Bau begriffen. Mit den Bahnhofsgebäuden ist begonnen worden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:**

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlrn.

13. Von der Bahn waren Ende 1869 doppelgeleisig: die Strecke Köln-Bingen vom Nullpunkt an der Rheinbrücke zu Köln bis zur Mitte der Nahebrücke bei Bingen (20,40 Meilen), die Strecke Köln-Herbesthal von der Abzweigung der Bingener Strecke in Station 0,16 bis zur Landesgrenze bei Herbesthal (11,16 Meilen), die Strecke Köln-Osterath von der Abzweigung der Herbesthaler Strecke in Station 0,24 bis nach Osterath (5,30 Meilen), die Strecke Koblenz-Pfaffendorf (0,21 M.), die Strecke Horchheim-Oberlahnstein (0,40 M.), die Strecke Hochfeld-Essen (2,72 M.) und verschiedene Verbindungsbahnen zwischen den älteren Bahnhöfen zu Köln (0,22 M.).

75. Von dem hier aufgeführten concessionirten Anlage-Kapitale waren Ende 1869 . . 56 098 800 Thlr. (darunter 34 232 000 Thlr. Actien) begeben. Hierunter nicht mitbegriffen sind die für die Eifelbahn von Call nach Trier concessionirten 11 000 000 Thlr. in 4procentigen, vom Staate garantirten Stamm-Actien (Litt. B.), wovon Ende 1869 . . 5 Millionen Thlr. begeben und 3 208 634 Thlr. verwendet waren.

82. Von dieser Summe entfallen: auf Flußverlegungen und fortifikatorische Anlagen 1 434 795 Thlr., auf schiefe Ebenen 588 972 Thlr., auf die später zu repartirenden Kosten der Central-Werkstatt zu Nippes, deren Ausrüstung nebst Wasserleitung 1 058 642 Thlr., auf die Gasanstalt bei Nippes nebst Röhrenleitungen (abzüglich der bereits amortisirten Summen) 92 840 Thlr., auf die Filialwerkstätte zu Hochfeld 17 947 Thlr., auf die Schwellen-Jnkrustir- und Imprägnir-Anstalt bei Nippes 33 283 Thlr., auf die Kosten der Wasserstation zu Düren 12 784 Thlr., auf die Kosten des Ankaufes der Strecke Kaldenkirchen-Venlo (bis zur Landesgrenze) 125 553 Thlr. und als Gratisbeitrag zu den Baukosten der Kölner-Rheinbrücke 250 000 Thlr.

85. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt das Anlage-Kapital der ad I. 1, 3—9 dieses Berichts aufgeführten Strecken. Dasjenige der Strecke Ehrenbreitstein-Neuwied war ult. 1869 noch nicht festgestellt.

86. Mit Bezug auf die vorstehende Erläuterung ist diesen Durchschnitts-Berechnungen eine Länge von 74,91 Meilen = 564,22 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 2 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Koblenz ꝛc. mit 4½ Proc. (welches Kapital aber für den Bau nicht absorbirt worden ist) und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Horchheim mit 4 Proc.

90. Die in der Statistik pro 1868 in Kol. 90a und b aufgeführten 800 258 Thlr. sind nicht aus den Betriebs-Ueberschüssen, sondern aus dem Erneuerungsfonds verwendet und deshalb hier fortgelassen.

121g. Dies sind die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt werden.

125. Zum Anheizen wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt und dabei 1 Reiserwelle = ½ Cbfß. Scheitholz gerechnet.

201e. Hierin sind die von Fußgängern ꝛc. über die feste Rheinbrücke bei Coblenz erhobenen Brückengelder im Betrage von 3137 Thlrn. enthalten.

219. Ebenso hierin die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe.

232. Die Ausgaben für das Reinigen der Bahn vom Schnee werden aus dem Reservefonds bestritten.

235. Die Kosten der Rheintrajekte bei Griethausen und Rheinhausen belaufen sich auf 37 045 Thlr. ausschließlich der Besoldung und Bekleidung des Schiffspersonals mit 18 307 Thlrn.

244. Hierin sind die Kosten für An- und Abfuhr der Güter enthalten.

260. Ebenso hierin 32 583 Thlr. Kommunal-Einkommensteuer und 7436 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensionskasse.

263. Der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken wird, wie ad I dieses Berichts erwähnt, nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben daher nicht entrichtet. Der Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 275 aufgeführt.

268. Für die Coblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke, sowie für die Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein erfolgt wegen der für das Anlage-Kapital derselben Seitens des Staats gewährleisteten Zins-Garantie (siehe Erläuterung zu Kol. 89) besondere Abrechnung. Nach derselben hat der Staat das Deficit dieser Strecken, welches bei der

Coblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke	72 539 Thlr.
und bei der Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein	25 731 „
beträgt, zu decken. Bei der Strecke Cleve-Zevenaar ist, da die Betriebs-Ausgaben (incl. der Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds) durch die Einnahmen nicht gedeckt sind, ein Deficit von	2811 „
zu ersetzen. Der Ueberschuß beträgt	4 580 063 „
so daß in den Kol. 270—275	4 681 144 Thlr.

als verwendet nachgewiesen sind.

270a. Dies ist diejenige Summe, welche nach Abzug der dem Baufonds der neuen Linien rc. zur Last fallenden Zinsen, ferner nach Abzug des aus der rentbaren Anlegung der disponiblen Baarbestände erzielten Ueberschusses an Activ-Zinsen verbleibt. Die hierin enthaltenen Zinsen für das Anlage-Kapital der Koblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke betragen 81 707 Thlr. und für die Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein 38 509 Thlr.

272. Ebenso sind von den Dividenden der Stamm- und Prioritäts-Stamm-Actien im Betrage von 2 670 096 Thlrn. diejenigen 126 989 Thlr. in Abzug gebracht, welche die Käufer der im Jahre 1869 begebenen Stamm-Actien für den ihnen mit verabfolgten Dividendenschein pro 1869 zu vergüten hatten.

275. Diese Summe enthält auch 407 Thlr. Einnahme-Ueberschuß der Strecke Ehrenbreitstein-Neuwied, welche dem Baufonds dieser Strecke überwiesen sind und 2000 Thlr. für den Kölner Dom.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1869 überhaupt 80,04 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 74,37 Meilen,
" " 1868 " 72,03 " " " " " 72,03 "

daher 1869 mehr überhaupt 8,01 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 2,34 Meilen.

336b. Dies sind die seit dem Jahre 1863 vorgekommenen Schienenbrüche, die in den früheren Jahren stattgefundenen sind nicht notirt.

49. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1869 folgende Linien:

1) die **Hauptbahn** von Rendsburg über Klosterkrug, Oster-Ohrstedt, Tingleff, Rothenkrug und Woyens nach der Jütischen Grenze . . . . . 19,81 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen: a) von Klosterkrug nach Schleswig . . . . . 0,64 "
welche von der Schleswigschen E.-G. am 13. Februar 1869 übernommen worden ist,
b) von Oster-Ohrstedt über Husum nach Tönning . . . . . 4,40 "
c) " der Nordschleswigschen Weiche nach Flensburg . . . . . 0,60 "
d) " Tingleff nach Tondern . . . . . 3,43 "
e) " Rothenkrug nach Apenrade . . . . . 0,91 "
f) " Woyens nach Hadersleben . . . . . 1,56 "

zusammen 31,35 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt der ad 2a aufgeführten Klosterkrug-Schleswiger Bahn ist mit Rücksicht auf deren Betriebszeit zu 0,56 Meilen angenommen. Es beträgt daher der mittlere Jahresdurchschnitt für sämmtliche Linien . . . . . 31,27 "

II. **Anlage-Kapital.** Das concessionirte Anlage-Kapital der Schleswigschen Bahnen beträgt 10 000 000 Thlr. und besteht zur Hälfte aus Stamm-Actien, die mit 5 Proc., und zur Hälfte aus Prioritäts-Obligationen, die mit 4½ Proc. pro Jahr von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft garantirt sind. Von diesem Kapital sind der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft laut §. 4 des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 4. August 1865 eine Million Thlr. in Stamm-Actien und 750 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen zur statutarischen Verwendung zu Gunsten der Schleswigschen Bahnen übergeben und sind aus diesem Dispositionsfonds auch die mit 649 466 Thlr. genehmigten Baukosten der Abkürzungsbahn bestritten worden resp. noch zu bezahlen. (Die Uebernahme des Betriebes der Schleswigschen Bahnen Seitens der Altona-Kieler E.-G. hat am 1. Januar 1870 stattgefunden.)

III. **Genossenschafts-Kassen.** Eine Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse besteht nicht, dagegen eine Kranken- und Sterbekasse, über welche der Jahrgang 1867 der Statistik S. 187 das Nähere enthält.

Die Zahl der Betheiligten betrug im Rechnungsjahre vom 1. April 1869 bis 31. März 1870 . . 600, welche an Beiträgen und Eintrittsgeld 2646 Thlr. zahlten. Der Bestand dieser Kasse schloß ult. März 1870 mit einem Vermögen von 2647 Thlrn. ab.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Abkürzungsbahn Schleswig-Jübeck-Eggebeck und die Verbindungsbahn von Jübeck über Sollbrück nach Oster-Ohrstedt, welche jetzt die Zweigbahn Jübeck-Oster-Ohrstedt-Husum-Tönning bildet, ist vollendet und am 29. Dezember 1869 in Betrieb genommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in den Jahrgängen 1866 und 1868 der Statistik S. 194 resp. 215 speziell angegeben.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey und Betts in Entreprise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

85 u. 86. Die hier (in Kol. 85) aufgeführte Summe ist für die vollendeten Linien an die Bau-Unternehmer gezahlt worden (siehe vorstehende Erläuterung), welche kontraktlich verpflichtet waren, die Zweigbahn Klosterkrug-Schleswig zu erwerben, so daß den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86 nur 30,71 Meilen = 231,31 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können ebenfalls nicht angegeben werden; die Bau-Unternehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln 850 Pfd. Sterling pro Englische Meile verwendet.

130c. Diese Summe enthält auch das verbrauchte Quantum Coaks.

168, 183a, 188a, 194a u. 203. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich die hier aufgeführten Notizen nur auf die Güter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

244. Hierin sind 6458 Thlr. Kosten der An- und Ablieferung der Güter enthalten.

270—276. Der Ueberschuß wurde, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung des Anlage-Kapitals verwendet (die Amortisation desselben beginnt erst mit dem 2. Januar 1870). Da von dem Anlage-Kapitale 250 000 Thlr. zur Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds bestimmt sind, so ist ein Kapital von 8 000 000 Thlrn. zu verzinsen. Den an 5 Proc. Zinsen für die Stamm-Actien fehlenden Betrag hat die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft in Folge der übernommenen Garantie zuschießen müssen.

296. Mit Einschluß der Seitens der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gewährleisteten Zuschüsse haben die Zinsen der Stamm-Actien 5 Proc. betragen.

50. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:

a) die Hauptbahn von Frankfurt a. M. nach Wiesbaden . . . . 5,57 Meilen,
b) die Zweigbahnen von Höchst nach Soden . . . . 0,90 „
" der Haltestelle Curve bis Biebrich . . . . 0,24 „
zusammen 6,71 Meilen.

Außerdem wurde im August 1869 die Industriebahn nach der Fabrik Griesheim (zwischen Frankfurt und Höchst) von 0,25 Meilen dem Betriebe übergeben. Die Baukosten dieser Industriebahn von 22 933 Thlrn. hat die Gesellschaft der Taunusbahn bestritten, welche in vorherbestimmten Raten zurückerstattet werden, so daß nach erfolgter Abzahlung diese Bahn Eigenthum der Fabrik Griesheim wird.

Der **Betrieb** auf der Höchst-Sodener Zweigbahn wurde mit dem 17. April eröffnet und mit Ende Oktober geschlossen.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Station Frankfurt wurde der Wartesaal I. Klasse neu hergestellt und die Rangirgeleise vor dem Bahnhöfe verlängert und durch ein drittes Parallelgeleise vermehrt. Auf der Station Höchst wurde mit dem Bau einer neuen Laderampe und den dazu gehörenden Geleisen begonnen. Auf der Station Hochheim ist das neue Empfangsgebäude vollendet worden, ebenso die im Jahre 1868 in Angriff genommenen Rangirgeleise der Station Castel. Auf der Station Mainz wurde die für die Trajektirung von Güterwagen dienende Einrichtung und die Geleiseverbindung mit der Hessischen Ludwigsbahn betriebsfähig hergestellt.

Von den Geleisen der Taunusbahn ist ein nicht unbedeutender Theil auf Steinwürfeln fundamentirt. Im Vergleiche zu der Fundamentirung auf Schwellen hat bei Geleisen, welche vollständig unter denselben Verhältnissen benutzt wurden, in einem Durchschnitte von 5 Jahren gekostet:

a) das Steinfundament pro Jahr und Kilometer . . . . 57 Fl. 57 Kr.
b) " Schwellenfundament pro Jahr und Kilometer . . . . 161 " 37 "

unter welchen Kosten die Beträge für Schwellen und Steine, Kleineisenzeug, Bettungsmaterial und die Arbeitslöhne der Bahnarbeiter enthalten sind.

Die Schienen-Erneuerung kostet dagegen nach einem 29 jährigen Durchschnitt pro Jahr

a) für jede Meile Bahn, ohne Rücksicht auf die Geleise der Bahnhöfe . . . . . . 2376 Fl. 29 Kr.
b) " " " Geleise (incl. der Geleise der Bahnhöfe) . . . . 1046 " 01 "
c) " jeden Meter erneuerte Geleiselänge . . . . 7 " 58 "
d) " jede durchfahrene Lokomotivmeile . . . . — " 27,3 "

III. **Industrielle Anlagen.** Die Taunusbahn besitzt eine Hauptreparatur-Werkstätte zu Castel und eine Filialwerkstätte zu Frankfurt a. M., in welchen alle vorkommenden Arbeiten ausgeführt werden.

Zu Castel befindet sich außerdem eine der Gesellschaft gehörige Gasbereitungs-Anstalt, welche gleichzeitig Gas für Privat- und Gemeindezwecke abgiebt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken von Frankfurt bis Curve 5,06 Meilen und beim Bahnhof Wiesbaden 0,07 Meilen.

82. Hierin sind auch die Herstellungs-Kosten der Höchst-Sodener Zweigbahn mit 81 516 Thlrn. und der Griesheimer Industriebahn mit 22 933 Thlrn. enthalten.

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 1 108 537 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden. Von diesen Verwendungen fallen 137 628 Thlr. auf das Jahr 1869.

87c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4 ½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

1) eine zu 3 ½ Proc. verzinsliche von 285 714 Thlrn. (500 000 Fl. Rh.)
2) " " 4 " " " 344 000 " (602 000 " ")
zusammen 629 714 Thlr. (1 102 000 Fl. Rh.)

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlr. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1869 nur 344 000 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 76—84 mitenthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 85.) Hiervon sind aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds verausgabt worden:

a) in den früheren Jahren bis Ende 1868	580 241 Thlr.
b) im Betriebsjahre 1869	58 965 „
zusammen	639 206 Thlr.

119. Die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel sind aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

156 u. 157. Es wird nur die Differenz zwischen der empfangenen und der gezahlten Wagenmiethe, welche 14 092 Thlr. beträgt, notirt.

165. Außerdem sind noch 47 034 Traglasten befördert worden.

166b. Im Binnenverkehre der Taunusbahn wird Freigewicht für Gepäck nicht gewährt.

219. Hierin sind 3993 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

230. Ebenso hierin die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

245. Desgl. sind hierin 3672 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre u. s. w., sowie 17 541 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 5018 Thlr. Spesen für die Mitbenutzung der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1869 mit einem Bestande von 47 436 Thlrn. ab und hat den Zweck bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

356 u. 365. Hülfswärter und Nachtwächter sind nicht angestellt, die mit diesen Funktionen betrauten Arbeiter erhalten 12—18 Sgr. Tagelohn.

368. Die Bedienung der Telegraphen erfolgt durch das Stations-Personal.

415. Kanzlisten sind nicht angestellt, sondern werden diätarisch beschäftigt.

51a. Thüringische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben und umfaßte:

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von	25,16 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig	4,18 „
b) Weißenfels-Gera	7,92 „
c) Dietendorf-Arnstadt	1,34 „
zusammen	38,60 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1872 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werrabahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahnverwaltung den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Salzbergwerk bei Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Am Schlusse des Jahres 1868 waren Geleise vorhanden . . 148 735,71 Ruthen,
im Jahre 1869 sind an Nebengeleisen der Bahnhöfe hinzugekommen . . . 887,24 „
am Schlusse des Jahres 1869 betrug daher die Geleislänge . . . 149 622,95 Ruthen.

Von den aus älteren leichten Schienen construirten Geleisen wurden im Jahre 1869 . . 9176 Ruthen mit Schienen des Normalprofils umgebaut und 2899 Ruthen bereits aus schweren Schienen bestehendes Geleis erneuert. Die Erneuerungen betrugen überhaupt 8,07 Proc. des am Jahresschlusse in der Bahn liegenden Schienenquantums und das aus Schienen des Normalprofils gebaute Geleis beträgt nunmehr 65,8 Proc. der ganzen Geleislänge. Von den Schwellen sind 49 700 Stück, oder 8,56 Proc. des vorhandenen Quantums, ausgewechselt worden.

2) **Bauten auf der Strecke.** Zur Durchführung eines bei Erfurt neu angelegten Promenaden-Weges ist eine neue Wege-Unterführung hergestellt worden. Der hölzerne Ueberbau der über die Gräben der Festung Erfurt führenden Brücken wurde beseitigt und durch eiserne Blechträger ersetzt.

Ferner wurden 14 neue Wärterhäuser, 1 neues Wohnhaus und 33 neue allein stehende Glockenhäuschen erbaut.

3) **Stationsbauten.** Das durch den Neubau eines Empfangsgebäudes entbehrlich gewordene Stationshaus in Dietendorf ist zu Beamtenwohnungen eingerichtet worden. Zwei Wagenschuppen wurden abgebrochen, und zwar ein Schuppen auf der Station Gotha, wegen des Bahnhofs-Umbaues zur Einführung der Gotha-Leinefelder Bahn und ein durch den Orkan am 7. Dezember 1868 stark beschädigter Schuppen in Zeitz. Letzterer ist nicht erneuert, weil der Bahnhof Zeitz, in Folge der bevorstehenden Einführung der Leipzig-Zeitzer Bahn, ebenfalls einer Umgestaltung entgegensieht. Die Neben-Gebäude auf den Bahnhöfen (Retiraden, Portierhäuser u. s. w.) haben sich durch Neubauten um 6 vermehrt.

Nach Herstellung einer Wasserleitung von der städtischen Wasseranstalt nach dem Bahnhofe Halle ist die in der Nähe desselben belegene Wasserstation außer Betrieb gesetzt worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 wurden 2 Lokomotiven ausrangirt, dagegen 5 dreifach gekuppelte Güterzugs-Maschinen beschafft. Die Zahl der Wagen hat sich um 1 Personenwagen I. u. II. Klasse, 8 sechs- u. 7 vierrädrige Gepäckwagen, 100 offene und 200 bedeckte vierrädrige Güterwagen vermehrt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten- und Wittwen-Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-, Unterstützungs- und Wittwenkasse für das Arbeiter-Personal der Werkstätten, deren Kapitalbestand am Ende des Jahres 1869 sich auf 13 295 Thlr. belief.

Ferner unterhalten die Beamten eine Sterbekasse, welche jedoch keine Unterstützung aus Gesellschaftsmitteln empfängt.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Gotha-Leinefelder Bahn ist in der Hauptsache vollendet. Die Strecke Gotha-Mühlhausen wurde am 11. April 1870 und die Strecke Mühlhausen-Leinefelde am 3. Oktober desselben Jahres dem Betriebe übergeben.

Der Bau der Gera-Eichichter Bahn ist am 14. September 1869 in Angriff genommen und bisher eifrig fortgesetzt worden.

Zur Herstellung einer Bahn von Leipzig über Pegau nach Zeitz wurden die Vorarbeiten ausgeführt.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen mit Kapital betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsraths und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn Halle-Gerstungen und die Strecke Leipzig-Markranstedt der Corbetha-Leipziger Zweigbahn.

75. Von dem concessionirten Anlage-Kapitale sind die Stamm-Actien neuer Emission (2 250 000 Thlr.), sowie die Stamm-Actien Littr. B. (5 161 000 Thlr.) und C. (6 000 000 Thlr.) erst theilweise flüssig gemacht.

Das Baukapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt ist in der Summe des concessionirten Anlage-Kapitals nicht miteingerechnet, weil dasselbe durch kündbare, auf den Namen der Gläubiger lautende Schuldscheine aufgebracht ist.

89. Von den für die Gotha-Leinefelder Bahn concessionirten Stamm-Actien Littr. B. sind für 4 661 000 Thlr. Seitens der Staaten Preußen und Sachsen-Koburg-Gotha 4 Proc. Zinsen garantirt; desgl. 4½ Proc. für die Stamm-Actien Littr. C. Seitens der Staaten Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngere Linie, im Verein mit der Stammbahn; endlich 4½ Proc. für das Baukapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt Seitens des Staates Schwarzburg-Sondershausen.

100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen und an 6 dergl. des Rheinisch-Thüringischen Verbandes. Letztere sind jedoch inzwischen unter die betreffenden Bahnen vertheilt worden.

209. Für Postgüter sind außerdem noch 1131 Thlr. eingenommen, welche aber in Nachzahlungen für Beförderungen im Vorjahre bestehen und deshalb unter den Nebenerträgen (Kol. 216) mit verrechnet worden sind.

224. Von dieser Summe sind 214 325 Thlr. dem Erneuerungsfonds als Beitrag für die Erneuerung der Oberbau-Materialien überwiesen worden.

246. Desgleichen von den hier aufgeführten Summen 61 212 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven und 78 384 Thlr. für die der Wagen.

270. Diese Summe enthält auch die Zinsen für die Einzahlungen auf die neuen zum weiteren Ausbau der alten Bahnstrecken emittirten Stamm-Actien, sowie die Kosten für die Beschaffung und Einlösung der Coupons ꝛc.

270—276. In den hier aufgeführten Summen sind 15 811 Thlr. mehr nachgewiesen als der Ueberschuß (Kol. 268a) und der Bestand aus dem Vorjahre (Kol. 269) beträgt. Diese 15 811 Thlr. haben an dem Ertrage der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt zur Deckung der Zinsen des Anlage-Kapitals derselben gefehlt und sind von der Fürstlich Schwarzenburgischen Regierung in Folge der übernommenen Zins-Garantie zugeschossen worden.

271. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Jahr 1868.

274. Die Zuschüsse zum Pensions- und zum Waisenfonds sind in Kol. 260 enthalten und betrugen 17 576 Thlr.

276. Diese Summe ist zur Deckung der Eisenbahn-Steuer pro 1869 bestimmt.

356. Die Hülfswärter gehören zum Arbeiterpersonal und sind in Kol. 373 mit eingestellt.

418. Es sind 2 getrennte Büreau's vorhanden, ein Kontrol-Büreau zur Revision und Feststellung der Verkehrs-Einnahmen und ein Rechnungs-Bureau für alle übrigen Rechnungssachen.

419. Diese Revisoren und Assistenten sind im Büreau des Verwaltungsraths beschäftigt.

421. Außerdem sind noch angestellt: 1 Vorsteher (Gehalt 600 Thlr.) und 7 Assistenten des Wagen-Control-Büreaus, Geh. 240—350 Thlr., 2 Vorsteher (Geh. 600—1300 Thlr.), 15 Revisoren und Assistenten des Central-Abrechnungs-Büreaus (Geh. 240—600 Thlr.) und 2 Büreaudiener (Geh. 230—250 Thlr.).

422. Nicht der Haupt-Rendant, sondern der Buchhalter ist Vorsteher der Hauptkasse.

443. In dem Zuschusse sind 11 393 Thlr. Nachzahlung für das Jahr 1868 enthalten.

51b. Werra-Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** und die Betriebsleitung der Bahn Seitens der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist in der Statistik pro 1866 S. 197 das Nähere enthalten.

II. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen nach Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg von . . . . 19,95 Meilen,
sowie die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute, von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . 2,76 „
zusammen 22,71 Meilen.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Werrabahn besitzt eine im Jahre 1865 mit einem Anlage-Kapitale von ca. 122 700 Fl. oder 70 115 Thlrn. erbaute Reparatur-Werkstätte, in welcher alle Reparaturen an Maschinen, Tendern, Wagen und den mechanischen Vorrichtungen ausgeführt werden. Im Jahre 1869 wurden durchschnittlich 65 Arbeiter beschäftigt, welche 20 631 Thlr. Lohn erhalten haben.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich besetzt mit 4,625 Personen und brachte ein 0,484 Thlr. Jede Güter- und Gepäckwagen-Achse war durchschnittlich belastet mit 24,647 Ctr. und brachte ein 6,007 Sgr.

V. **Personen-Verkehr.** Vom 1. Februar 1869 ab ist den Taxen für die Tourbillets im Binnenverkehre die Gepäckfracht für 50 Pfd. wieder zugeschlagen worden, wie dies schon früher der Fall war.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die neben der Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) bestehende Sterbekasse der Beamten und deren Frauen, sowie über die Werkstatts-Arbeiter-Krankenkasse (welche ult. 1869 mit einem Bestande von 2533 Thlrn. abschloß) ist das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 191 enthalten.

Außerdem ist eine Unterstützungs- resp. Wittwenkasse für Werkstatts-Arbeiter in der Bildung begriffen, aus welcher nach Ansammlung eines Reservefonds von 5000 Thlrn. invalide Arbeiter bez. Arbeiter-Wittwen laufende Unterstützungen erhalten sollen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

121c. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

129b. Hierin sind auch 900 Ctr. Coaks enthalten.

Der Nettoverbrauch umfaßt auch den Verbrauch für die Leerfahrten, indem dieser nicht separat angegeben werden kann.

146. Die Gepäckwagen werden auch zu Güter-Transporten benutzt, es beziehen sich deshalb diese Notizen auch auf die Ausnutzung derselben.

166b. Erst vom 1. Februar 1869 ab ist im Binnenverkehre 50 Pfd. Freigepäck gewährt.

244. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

271. Der Betrag der Eisenbahn-Steuer ist noch nicht festgestellt. Die hier aufgeführte Summe wird voraussichtlich zu deren Deckung nicht genügen und ist alsdann der fehlende Betrag von der in Kol. 275a aufgeführten Summe in Abzug zu bringen.

296. Obgleich eine Mehr-Einnahme und eine Minder-Ausgabe dem Vorjahre gegenüber erzielt wurde, so ist doch die Dividende um 0,917 Proc. zurückgegangen, weil pro 1869 eine Zins-Garantie nicht mehr gewährt ist.

336b. Die Schienenbrüche sind erst seit dem Jahre 1867 notirt.

352 u. 353. Ein Abtheilungs-Ingenieur und ein Abtheilungs-Schreiber sind gemeinschaftlich mit der Thüringischen Bahn und dort aufgeführt.

359 u. 360. Ebenso fungiren ein Bahnhofs-Ober-Inspektor und zwei Bahnhofs-Inspektions-Assistenten der Thüringischen Eisenbahn in Eisenach gleichzeitig für die Werrabahn.

389. In Eisenach und Lichtenfels werden die Einnehmer-Geschäfte durch die betreffenden Beamten der Thüringischen und der Bayerischen Staatsbahn mitbesorgt.

413, 416, 422 u. 425. Da die allgemeine direktorielle Verwaltung in den Händen der Thüringischen Bahn sich befindet und die hierher gehörigen Beamten von dieser angestellt sind, so wurden dieselben auch in den statistischen Nachrichten der Thüringischen Bahn mitberücksichtigt.

418. Bei der Werrabahn besteht ein Kontrol-Büreau zur Feststellung der Betriebs-Einnahmen und ein vollständig davon getrenntes zweites Büreau für alle übrigen Rechnungssachen (Rechnungs-Büreau). Es sind deshalb zwei Büreau-Vorsteher im Dienste.

52. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Auf der Haltestelle Auxkallnehlen wurde das Ladegeleis für Steintransporte (erratische Granite) um 339 Fuß verlängert. Die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues hat nicht unwesentliche Kosten verursacht; es wurden beschafft und verwendet: 260 Schachtruthen Kies zum Betrage von rot. 685 Thlrn., 1946 kieferne Bahnschwellen für rund 1438 Thlr., 359 Cubikfuß kieferne Weichenschwellen für 85 Thlr. und 1123 Centner neue Schienen von homogenem, sehnigem Eisen für 4258 Thlr. Die Kosten für Beschaffung der Schienen und Schwellen sind aus dem Erneuerungsfonds bestritten worden.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Für die ständigen Werkstätten-, Güterboden- und Bahnhofs-Arbeiter ist eine Krankenkasse eingerichtet, zu welcher die Verwaltung 38 Thlr. beigesteuert hat. Diese Kasse hatte ult. 1869 einen Bestand von 141 Thlrn.

III. **Neue Bahnlinien.** Für die Weiterführung der Bahn von Tilsit nach Memel auf Staatskosten, sowie für die dabei nothwendige kostspielige Unterbrückung des Memelstromes wurden von der Königl. Direktion der Ostbahn die speziellen Vorarbeiten ausgeführt.

Ebenso sind zum Anschluß an die Bahnen der Russischen Ostsee-Provinzen von Tilsit zur Russischen Grenze von der Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft Vorarbeiten ausgeführt worden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.

11. Zu dieser Bahnlänge kommt noch die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von 0,075 Meilen.

75.* Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.

85. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.

215a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 8 Militairpferde. Diejenige für die übrigen Pferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsgebäude, Perrons, Vorplätze &c., sowie der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen und Wege-Uebergänge.

Wegen der Heizung der Wärterlokale ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 198 das Nähere enthalten.

346 u. 378. Der in Kol. 5 aufgeführte Beamte ist gleichzeitig Ober-Ingenieur, Spezial- und Betriebs-Direktor.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

53. Königl. Ungarische Staats-Eisenbahnen.

I. **Bahngebiet.** Von den Ungarischen Staats-Eisenbahnen war im Jahre 1869 die zu den nördlichen Linien gehörende Strecke Pest-Hatvan-Salgo-Tarjan von 16,24 Oesterr. = ... 16,35 Preuß. Meilen im Betriebe.

Die Fortsetzung von Salgo-Tarjan über Alt-Sohl nach Ruttek befindet sich im Bau, wogegen die Flügelbahn Hatvan-Miskolcz von 15,12 Oesterr. Meilen am 9. Januar 1870 und die Zweigbahn Vamos-Györk-Gyöngyös von 1,45 Oesterr. Meilen am 15. März 1870 dem Betriebe übergeben worden sind.

Die südliche Linie Zakany-Agram von 13,43 Meilen wurde am 4. Januar 1870 eröffnet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—87. Die Ungarische Staats-Regierung hat die Strecke Pest-Salgo-Tarjan von der „K. K. priv. Ungarischen Nordbahn-Gesellschaft," deren Eigenthum sie war, am 1. Juli 1868 übernommen. Mit der Uebernahme der Bahn hat die Ungarische Staats-Regierung das dieselbe belastende Prioritäten-Kapital von 7 200 000 Fl. eingelöst, der Nordbahn-Gesellschaft . . . . 300 000 " baar bezahlt und zur Vervollständigung der Bahn &c. verausgabt . . . . 376 853 "

Diese 7 876 853 Fl.

= 5 251 235 Thlr. repräsentiren das von der Ungarischen Regierung verwendete Anlage-Kapital.

54. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt:

a) die Hauptbahn von Aussig über Teplitz nach Dux von 14 736 Wiener Klafter = . . 3,71 Preuß. Meilen,

b) folgende von der Hauptbahn sich abzweigende Kohlenbahnen, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:

		Wr. Klftr.
1)	von Aussig nach der chemischen Fabrik	140
2)	" " " Elbe	1333
	von Türmitz	
3)	nach dem Arnold-Schachte	126
4)	" " Elisabeth- "	102
5)	" " Franz-Josef-Schachte . .	82
6)	von Schönfeld nach dem Albert-Schachte	69
	von Karbitz	
7)	nach dem Milada-Schachte	206
8)	" " Julien- "	297
9)	" " Saxonia- "	385
10)	" " Vail- "	521
11)	" " Theresia- "	457
12)	" " Ritschel-Schachte und zur Herbitzer Rampe . . .	515
13)	" " Austria-Schachte	129
14)	" " Bohemia- "	1292
	von Mariaschein	
15)	nach der Cementfabrik	112
	Latus	5766

		Wr. Klftr.
	Transport	5766
16)	nach dem Doblhoff-Schachte . . .	145
17)	" den Elbe-Colliery-Schächten . .	620
18)	zur Musterung-Rampe	202
19)	nach dem Fügner-Schachte	596
20)	" " Clary- "	857
21)	" " Reseen- "	302
22)	" " Britania- "	163
23)	" " Richard- "	177
24)	" " Victoria- "	97
25)	von Teplitz nach dem Wenzels-Schachte	205
	von Ullersdorf	
26)	nach dem Segen Gottes-Schachte . .	431
27)	" " August Adolf- " . . .	281
28)	" " Barbara- " . . .	819
29)	" " Procopi- " . . .	148
	von Dux	
30)	nach dem Sylvester-Schachte . . .	102
31)	" " Christianen- " . . .	130
	zusammen	11 041 = 2,78 " "

Ueberhaupt 6,49 Preuß. Meilen.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Dux nach Komotau befand sich im Jahre 1869 noch im Bau; deren Vollendung ist im Jahre 1870 zu erwarten.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 3 Lokomotiven, 6 Gepäck-, 316 offene und 58 bedeckte Güterwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Strecke von Aussig nach Teplitz wurde am 20. Mai 1858, die Zweigbahnen später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864, 1865, 1867, 1868 und 1869, und die Strecke Teplitz-Dux am 1. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Länge der Hauptbahn zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

170a—c u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 177 u. 178 nach Stückzahl aufgeführten Equipagen und Thiere enthalten. Das Gewicht der Equipagen ist zu 2236 Ctr., dasjenige der Leichen zu 862 Ctr. und das Gewicht der Thiere zu 33 190 Ctr. angenommen.

201e. Hierin sind enthalten: 116 Thlr. Einnahmen für Separatzüge und 28 Thlr. für Militairtransporte.

270a. Von der zur Verzinsung der Obligationen erforderlich gewesenen Summe von 48 754 Thlrn. sind die Zinsen der fruchtbringend angelegten Kapitalien im Betrage von 3593 Thlrn. in Abzug gebracht, so daß 45 161 Thlr. verbleiben, wie hier angegeben.

270b. Hierin sind 3500 Thlr. enthalten, welche zur Amortisation von Actien verwendet sind.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

55. Böhmische Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869 folgende Strecken:

1) von Bakov über Böhmisch-Leipa und Tannenberg nach Bodenbach	14,520 Oesterr.	=	14,626 Preuß. Meilen,
2) von Tannenberg nach Rumburg	2,676 „	=	2,696 „ „
3) von Kreibitz-Neudörfel nach Warnsdorf	1,532 „	=	1,543 „ „
4) die Elbeschleppbahn	0,108 „	=	0,108 „ „
5) von Rumburg bis zur Gersdorfer Straße	0,276 „	=	0,276 „ „
zusammen	19,112 Oesterr.	=	19,249 Preuß. Meilen.

Hiervon wurden die Strecken Böhmisch-Leipa-Rumburg, Tannenberg-Bodenbach und Kreibitz-Neudörfel-Warnsdorf am 16. Januar 1869 dem Betriebe übergeben, es berechnet sich daher der mittlere Jahresdurchschnitt auf . . . . 18,71 „ „

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

129b. Ebenso ist hierin das verbrauchte Quantum Braunkohlen, welches ganz unbedeutend ist, enthalten.

285—295. Die Betriebs-Bahnlänge betrug im Jahre

1869	überhaupt 19,249 Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	18,71 Meilen,
1868	„ 5,900 „	„ „ „ „	5,90 „
1869 mehr	überhaupt 13,349 Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	12,81 Meilen.

Mit Rücksicht auf diese Veränderung des Bahngebiets kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

365. Die Nachtwächter sind nicht angestellt, sondern erhalten 12—18 Sgr. täglichen Lohn.

56. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 199 näher beschriebenen Linien von 25,77 Meilen, zu welchen noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gepachtete Strecke von der Grenze bis Furth am Walde von 0,89 Meilen hinzutritt, so daß sich der Betrieb auf 26,66 Meilen erstreckt.

Auch leitet die Gesellschaft auf Grund besonderer Verträge den Betrieb folgender Privat-Bergwerksbahnen:

1) von der Station Nelitzan nach den der Miröschauer Kohlengewerkschaft gehörigen Gruben in Miröschau . . . . 5050 Klftr.
2) von der Station Nürschan nach
   a) den Pankraz'schen Kohlengruben . . . . 2259 „
   b) dem Humboldtschachte des westböhmischen Bergbau- u. Hüttenvereins 1092 „
   c) den Fürstl. Thurn u. Taxis'schen Kohlengruben in Littitz . . . 4160 „
3) von der Station Staab nach den der Mantauer Kohlengewerkschaft gehörigen Gruben in Mantau . . . . 1754 „

zusammen 14 315 Klftr. = 3,605 Preuß. Meilen.

Die Bergwerksbahn des Herrn Franz Hyra von 115 Klftr. Länge wurde vom Eigenthümer aufgelassen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Im Jahre 1869 wurde eine eingeleisige Strecke von 6,144 Meilen mit neuen Schienen aus Puddelstahl (Höhe 124mm, Fußbreite 105,37mm, Steg 13,9mm, Kopf 57,07mm, Gewicht 20,26 Z.-Pfd. per Preuß. Fuß) belegt, daher mit Ende 1869 bereits eine eingeleisige Strecke von 9,264 Meilen mit diesen Puddelstahlschienen belegt ist.

2) An außergewöhnlichen Arbeiten wurden ausgeführt: die Reconstruktion, beziehungsweise Neuherstellung einer gewölbten Durchfahrt bei Choteschau und Felsen-Abräumungen von größerem Umfange in der Strecke Prag-Kuchelbad-Karlstein-Beraun.

3) Telegraphen. Im Jahre 1869 wurde die ganze Bahn mit elektrischen Glockensignalen und die Stationen mit Stationsdeckungs-Signalen mit elektrischer Kontrole versehen.

III. **Die Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869 um 4 Lokomotiven, 2 Tender und 120 Güterwagen vermehrt.

IV. **Personen-Verkehr.** Die Böhmische Westbahn ist dem Verband für Rundreise-Billets beigetreten.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Pensionskasse noch bestehende Krankenkasse schloß ult. 18 9 mit einem Bestande von 10 554 Thlrn. ab.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Die Vertheilung des Anlagekapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel rc. von einem Unternehmer für die Summe von 16000000 Thlrn. ausgeführt wurde. Die weiter verwendeten 1311800 Thlr. beziehen sich auf bezahlte Intercalar-Zinsen, die Staatsgarantie-Schuld und diverse Bau-Erweiterungen.

100a. Hierin sind auch die zum Transport der Post benutzten Wagen enthalten.

145. Dieser Durchschnittsberechnung liegen 1544 Achsen zu Grunde, weil die Leistungen der im Jahre 1869 beschafften 120 Güterwagen ganz unerheblich waren.

162. Dies sind die beförderten Militairpersonen. Die übrigen zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen sind in den Kol. 159 u. 160 mitenthalten.

163. Außerdem wurden noch Personen mit 5 Separatzügen befördert, deren Zahl jedoch nicht notirt.

170 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere (in Kol. 177 u. 178 nach Stückzahl aufgeführt). Davon sind:

60259 Z.-Ctr. Fahrzeuge und 83051 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
1738 „ „ „ 1334 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
9199 „ „ „ 9687 „ „ „ „ „ angekommen und
79 „ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert;
zus. 71196 Z.-Ctr. Fahrzeuge und 94151 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

177a u. 178a. Hiervon sind 45 Equipagen und 122 Pferde (worunter 65 Militairpferde) mit Personenzügen befördert worden.

198. Für die Staatsdepeschen erhält die Gesellschaft den gleichen Gebührenantheil, wie für Privatdepeschen.

201e. Dies ist die Einnahme für die Separatzüge (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

204. Diese Summe enthält auch die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten 45 Equipagen, 122 Pferde und 310 Hunde.

234. Hierunter sind auch die Kosten der Beleuchtung der currenten Bahn und der Erhaltung der Beleuchtungsmittel mit 2816 Thlrn. enthalten.

245. Diese Summe zerfällt in 4749 Thlr. Kosten der Wasserspeisung der Lokomotiven und 10368 Thlr. Kosten des Verschiebens der Züge und Wagen in den Stationen.

290 u. 292. Nach der Betriebsrechnung der Böhmischen Westbahn und in Uebereinstimmung mit den vorliegenden statistischen Notizen wird nur die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe gebucht. Hiermit conform haben die Einnahmen des Vorjahres 1651629 Thlr. und die Ausgaben 695496 Thlr. betragen, welche Summen diesen Vergleichungen zu Grunde liegen.

384. Als Zugführer fungiren auch die in Kol. 386 aufgeführten Schaffner.

399. Ebenso fungiren die in Kol. 394 aufgeführten Güter-Expedienten auch als Einnehmer.

57. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Geonssenschafts-Kassen.** Der neben der Pensionskasse noch bestehende Kranken-Unterstützungsfonds für die niederen Bediensteten und die Arbeiter schloß ult. 1869 mit einem Bestande von 1808 Thlrn. ab.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die hier angegebene Tariflänge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn Seegen-Gottes-Zbeschau, welche nur zum Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

91e, 94, 96d, 100d u. 102g. Von den hier aufgeführten Betriebsmitteln wurden 1 sechsrädrige Lokomotive nebst Tender, 1 Tender-Lokomotive, 1 achträdriger Personenwagen, 1 achträdriger Gepäckwagen, 3 bedeckte, 23 offene Güter- und 56 Kohlenwagen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft leihweise benutzt.

113—116. Dies sind die Anschaffungskosten der eigenen Betriebsmittel.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere von 786 Ctrn. enthalten. Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a nochmals aufgeführt.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten für das Rangiren der Züge und der Wasserspeisung der Lokomotiven.

260. Hierin sind 133 Thlr. Assekuranz-Prämien enthalten.

271. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Erwerb-, Einkommen-, Haus- und Grundsteuern, sowie Stempelgebühren und sonstige Abgaben.

274. Hierin sind 200 Thlr. Zuschuß zum Krankenfonds enthalten.

296. Die Prioritäts-Actien erhielten, wie in den Vorjahren, 6 Proc. Zinsen.

58. Buschtěhrader Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Nach dem am 22. April 1869 beendigten Umbau der Pferdebahn-Strecke Wejhybka-Lana umfaßt das Bahngebiet der Buschtěhrader Eisenbahn folgende Linien:

1) die **Lokomotivbahnen** und zwar:

a) die Hauptbahn Prag(Bubna)-Wejhybka-Lana von	5,48	Meilen,
b) die Abzweigung von Prag (Bubna) bis zur Waggonfabrik und der Bondyschen Drahtstift-Fabrik von	0,08	„
c) die Flügelbahn Wejhybka-Kladno-Kralup von	3,40	„
nebst mehreren Zweigbahnen im Kladno-Buschtěhrader Kohlenreviere und den Zweigbahnen nach der Moldau und den Fabriken in Kralup, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet, zus.	0,76	„
zusammen	9,72	Meilen.
2) die **Pferdebahn** von Lana über Thiergarten nach Pinie von	1,71	„
Ueberhaupt	11,43	Meilen.

Von der ad 1c aufgeführten Flügelbahn ist die Strecke Wejhybka-Kladno ein Theil der, der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörenden Kladno-Nuciter Erzbahn, welche von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten mitbenutzt wird. Die Länge dieser gemeinschaftlich benutzten Strecke beträgt . . . . . 0,38 Meilen.

Außerdem wird die Verbindungsbahn der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Prag (Bubna) von 0,20 Meilen von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt.

Die Pferdebahnstrecke Lana-Pinie wird nur noch zu Holztransporten benutzt.

II. Die **Betriebsrechnungen**, welche in den Vorjahren für die einzelnen Linien getrennt geführt wurden, sind seit dem Jahre 1869 zusammengezogen worden.

III. **Neue Bahnlinien.** Von den der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Linien der „Böhmischen Nordwestbahn" wurde die Strecke Eger-Carlsbad von 6,253 Meilen am 19. September 1870 und die Strecke Lana-Komotau von 11,048 Meilen am 4. Februar 1871 dem Betriebe übergeben. Die übrigen Strecken befanden sich noch im Bau.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Lokomotiv- und Pferdebahn.**

88. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich auf Stamm-Actien, welche der Amortisation unterliegen.

Pferdebahn.

96. Der hier aufgeführte Personenwagen wird nur für Bahndienstzwecke benutzt, da Personenbeförderung auf der Pferdebahn nicht stattfindet.

107. Zum Betriebe wurden 10 Pferde verwendet, welche 2552 Thlr. gekostet haben.

Lokomotivbahn.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Länge der Strecken Prag-Lana und Wejhybka-Kralup von 8,88 Meilen = 66,88 Kilometern zu Grunde, weil nur auf diesen Linien Personen-Beförderung stattfindet.

121b, 123b u. 124b. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Extrazüge.

121e. Hierin sind auch die Leistungen der Lokomotiven beim Stations- rc. Dienste enthalten.

Lokomotiv- und Pferdebahn.

219. In dieser Summe sind auch 6801 Thlr. Coursgewinn von Werthpapieren enthalten.

237. Ebenso hierin die Löhne der Stations-Arbeiter.

242. Desgl. hierin die Löhne für das Verschieben und das Untersuchen der Wagen.

260. Desgl. hierin Beiträge zu den Gemeindelasten und Schulen, Zuschuß zu dem Pensions- und Handwerker-Unterstützungsfonds und Auslagen für den bahnärztlichen Dienst.

270b. Die hier aufgeführte Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet.

285—296. Die Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre bezieht sich in der Hauptsache auf die Lokomotivbahnstrecken von 9,72 Meilen, da auf der Pferdebahn nur noch Holztransporte stattfinden (siehe ad I dieses Berichts). Die Gesammtlänge der Lokomotiv- und Pferdebahnstrecken betrug im Vorjahre 12,39 Meilen.

346—439. Mit Rücksicht darauf, daß der Beamten-Personalstand in Folge der Eröffnung neuer Strecken (siehe ad III dieses Berichts) und der noch zu bauenden Linien fortwährenden Aenderungen unterliegt, können die betreffenden Notizen erst nach dem vollständigen Ausbau sämmtlicher concessionirten Linien vollständig angegeben werden.

59. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn.

I. Den **Betrieb** der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn leitet die Verwaltung der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn gegen eine entsprechende Vergütung.

Die Station Ueszög wird gemeinschaftlich mit der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn und die Station Barcs gemeinschaftlich mit der Oesterreichischen Südbahn benutzt.

II. **Personen-Verkehr.** Im Februar 1869 ist die IV. Wagenklasse eingeführt worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden.

89. Das garantirte Reinerträgniß der Bahn beläuft sich auf 233 333 Thlr. (ca. 5 Proc.).

100a. Hierin sind 2 Postwagen enthalten, zu deren Anschaffung die Bahnverwaltung verpflichtet ist.

123c. Von den hier aufgeführten Zügen durchliefen 1980 die ganze Strecke, während 598 Züge den Verkehr zwischen Fünfkirchen und Mohacs vermittelten.

123d. Die Werkstätten-Arbeiter wohnen in Fünfkirchen; zu deren Beförderung nach Ueszög sind von den hier aufgeführten Zügen 663 in Anspruch genommen.

129b. Dies ist das verbrauchte Quantum Briquetten.

131b. Das hier aufgeführte Quantum Braunkohlen ist versuchsweise verbraucht worden.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Quantum Holz, Briquetten und Braunkohlen seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 8,025 Z.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

136c. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

196—200. Depeschenverkehr findet auf der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn nicht statt.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages kann nicht stattfinden, weil die Bahn im Vorjahre nur 7⅓ Monate im Betriebe war.

346, 378, 379, 400 u. 422. Die in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn fungiren gleichzeitig für die Fünfkirchen-Barcs'er Bahn, welche denselben die hier angegebene Vergütigung in Form einer Gehaltszulage zahlt.

370—372. Die Material- und Magazinverwaltung geschieht mittelst Zutheilung von der Mohacs-Fünfkirchener Bahn.

60. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1869:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg-Krasne-Zloczow	55,44	Meilen,
2) die Flügelbahn Krasne-Brody	5,60	„
3) die Zweigbahnen: a) Bierzanow-Wieliczka	0,54	„
b) Podleze-Niepolomice	0,67	„
zusammen	62,25	Meilen.

Die Strecken Lemberg-Krasne-Zloczow (9,96 Oesterr. = 10,03 Preuß. Meilen) und Krasne-Brody (5,56 Oesterr. = 5,60 Preuß. Meilen) sind am 12. Juli 1869 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht auf die Betriebszeit dieser Strecken beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 53,72 Meilen.

Die Strecken Krakau-Debica mit den Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepolomice, sowie die damals im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow sind vom Staate für die Summe von 9 761 445 Thlrn. (in Kol. 85 mitenthalten) übernommen worden. Von diesem Kaufgelde waren ult. 1869 noch 2 769 690 Thlr. zu zahlen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Fortsetzung der Hauptbahn von Zloczow über Tarnopol bis zur Station Podwoloczyska an der Russischen Grenze von 15,3 Meilen befand sich im Jahre 1869 noch im Bau. Von den herzustellenden Arbeiten waren 60 Proc. beendet.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Dies ist das für die älteren Linien der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn concessionirte Anlage-Kapital. Für die Linien Lemberg-Krasne-Zloczow-Tarnopol-Podwoloczyska und Krasne-Brody sind 8 400 000 Thlr. Actien und 7 200 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen concessionirt.

85. Ebenso bezieht sich die hier aufgeführte Summe auf die Anlagekosten der Strecke Krakau-Lemberg nebst Zweigbahnen, weshalb

86. diesen Durchschnittsberechnungen 46,81 Meilen = 352,54 Kilometer zu Grunde liegen.

88. Von der hier aufgeführten Summe kommen 83 720 Thlr. auf amortisirte Stamm-Actien.

96a u. b. Hierunter befinden sich ein Hof-, ein Salon- und ein Kommunikations-Wagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

113, 114 u. 116. Dies sind die Anschaffungskosten der für die älteren Linien beschafften 67 Lokomotiven mit Tendern, 104 Personen-, 40 Gepäck- und 1372 Güterwagen, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 113b, 114b u. 116b 46,81 Meilen = 352,54 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

125. Das zum Anheizen verbrauchte Brennmaterial wird nicht besonders notirt. Es ist hier der Gesammtverbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem sind noch 0,124 Cbfß. Holz verbraucht worden. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

165. An Militairgepäck wurden außerdem noch 203 Ctr. befördert.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehr beförderten Fahrzeuge und dasjenige der in Kol. 178a und b nach Stückzahl aufgeführten Thiere, soweit solche mit Güterzügen befördert wurden, enthalten. Davon sind

12 689	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	44 369	Z.-Ctr. Thiere	im Binnenverkehre befördert worden,
491	„ „ „	1 127 901	„ „	„ direkten Verkehre aufgegeben,
65 114	„ „ „	37 304	„ „	„ „ „ angekommen,
zus. 78 294	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	1 209 574	Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 179a u. b angegeben.

177a u. c u. 178a. Hiervon sind 13 Equipagen und 162 Pferde mit Personenzügen und 55 Pferde mit Militair-Transporten befördert worden.

204. Für die in der vorstehenden Erläuterung aufgeführten, mit Personenzügen beförderten Equipagen sind 131 Thlr., für Pferde 635 Thlr. und für die mit Militair-Transporten beförderten Pferde 262 Thlr. vereinnahmt worden, welche hierin mitenthalten sind.

260. Von der hier aufgeführten Summe kommen 5333 Thlr. auf Feuerversicherung.

270b. Zur Amortisation von Stamm-Actien wurden 12 320 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten sind.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Grund-, Gebäude-, Erwerb- und Einkommensteuern, sowie Coupon- und andere Stempelauslagen.

272. An dieser Dividende nahmen auch die Actien III. Emission im Betrage von 2 800 000 Thlrn. Theil.

346—439 (Abschnitt F). Bei der gänzlich verschiedenen Organisation der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn von derjenigen der meisten übrigen Deutschen Eisenbahnen und der abweichenden Benennung der einzelnen Beamten- und Dienerklassen ist es nicht möglich, die Kolonnen dieses Abschnittes auszufüllen. Es sind deshalb die Beamten und Bediensteten, sowie deren Besoldungen in der folgenden Nachweisung ersichtlich gemacht.

I. General-Direktion.

		Gehalt von Thlr.	Gehalt bis Thlr.
1	General-Direktor	—	16 000
1	Sekretär	—	4000
13	Diener	320	360
	administrative Beamte.		
1	Buchhalter	—	2667
1	Reklamations-Vorstand	—	1667
1	Expedits-Registraturleiter	—	1200
1	Kassirer	—	1333
1	Kontrol-Vorstand	—	933
28	Offiziale	333	800
2	Aspiranten	—	267
1	Skontist	—	400
	technische Beamte.		
2	Inspektoren	2000	2667
3	Ingenieure	1067	1333
7	Ingenieur-Assistenten	533	800

II. Betriebs-Direktion.

		Gehalt von Thlr.	Gehalt bis Thlr.
1	Betriebs-Direktor	—	4000
	a) Vorstands-Büreau.		
1	Concipist	—	1067
2	Offiziale	—	466
1	Aspirant	—	267
6	Magazins-Aufseher	—	333
3	Magazins-Gehilfen	233	267
3	Diener	144	160
	b) technischer Verkehr.		
2	Ober-Ingenieure	—	1333
3	Ingenieure	933	1200
2	Ingenieur-Assistenten	—	533
3	„ -Eleven	333	466
7	Offiziale	333	800
6	Aspiranten	200	267
6	Magazins-Aufseher	333	400
2	Diener	144	152
	c) commerzieller Verkehr.		
1	Ober-Expeditor	—	1667
1	Expeditor	—	933
11	Offiziale	333	667
2	Aspiranten	—	267
1	Diener	—	152
	d) Bahnerhaltung.		
1	Ober-Ingenieur	—	1667
3	Ingenieure	1067	1200
1	Ingenieur-Assistent	—	800
3	„ -Eleven	333	466
9	Ingenieur-Aspiranten	—	267
2	Diener	144	152
	e) Materialwesen.		
1	Ingenieur	—	1067
3	Offiziale	600	667
2	Aspiranten	200	267
1	Magazins-Aufseher	—	333
1	Diener	—	144
	f) Kasse.		
1	Kassirer	—	1200
1	Kontroleur	—	933
3	Offiziale	333	600
1	Diener	—	144
	g) Rechnungs-Abtheilung.		
1	Ingenieur	—	1200
1	„ -Assistent	—	800
2	„ -Eleven	333	800
1	Offizial	—	300
2	Aspiranten	—	267
1	Magazins-Aufseher	—	333
1	Diener	—	160

III. Streckendienst.

		Gehalt von Thlr.	Gehalt bis Thlr.
	a) Bahnaufsicht.		
2	Ingenieure	—	933
7	Ingenieur-Assistenten	533	800
15	„ -Eleven	333	466
1	Aspirant	—	267
9	Bahnaufseher	300	400
	b) executiver Betrieb.		
3	Expeditoren	933	1200
14	Ingenieur-Assistenten	533	800
20	Obercondukteure	300	333
58	Condukteure	200	233
14	Eleven	333	466
87	Offiziale	333	600
65	Aspiranten	200	267
63	Magazins-Aufseher, Pumpenwärter, Maschinenwärter, Portiers	233	400
27	Bahnaufseher	300	333
463	Bahnwächter	144	168
	c) Material-Magazine.		
2	Ingenieure	933	1200
7	Offiziale	333	800
1	Aspirant	—	267
8	Magazin-Aufseher	233	400
1	Bahnwächter	—	160

	Gehalt von	bis		Gehalt von	bis
	Thlr.			Thlr.	
d) Fahrdienst, Heizhäuser und Werkstätten.			8 Werkführer	600	733
			52 Lokomotivführer	400	533
2 Ingenieure	933	1200	18 Lokomotivführer-Lehrlinge	—	255
7 Ingenieur-Assistenten	533	800	53 Heizer	—	195
3 „ -Eleven	333	466	14 Wagenmeister und Aufseher, Pumpenwärter ꝛc.	233	400
3 Offiziale	333	800	1 Conducteur	—	233
2 Aspiranten	200	267	1 Bahnwächter	—	160
2 Lokomotiv-Aufseher	466	533			

61. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlen-Bergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Jahre 1869 vergrößerte sich der Besitz insofern, als der Laukowitzer Revierstollen am Ende der Köflacher Eisenbahn sammt den Lokomotiv-Geleisen und zugehörigen Grubenfeldern gekauft und mit diesem Besitz eine neue Actien-Gesellschaft die „Laukowitzer Kohlen-Kompagnie" gegründet wurde, wobei den Actionären der Graz-Köflacher Eisenbahn das Bezugsrecht auf die Laukowitzer Actien eingeräumt ist. Vertragsmäßig hat die Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft den Eisenbahn-Betrieb im Revierstollen zu übernehmen.

II. **Bahn-Anlagen.** Mit der Rekonstruktion des Oberbaues und der Verlegung von Stahlschienen wurde begonnen, in Graz eine neue Werkstätte für Wagenbau und in Köflach ein neues Heizhaus errichtet.

III. **Betriebsmittel.** Dem Bedürfnisse entsprechend wurde der Bau von 120 Lastwagen in eigener Werkstatt in Angriff genommen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

87a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 626 13/10 Stück zum Werthe von 1 550 177 Thlrn. ausgegeben, 15 Stück zum Werthe von 2000 Thlrn. sind amortisirt und 2849 7/10 Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft; der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

219. Hierin ist das Erträgniß des Bergbaues mitenthalten.

231. Dies ist die gezahlte Assekuranz-Prämie, die Grundsteuer ist in Kol. 271 mitenthalten.

272. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläuterung zu Kol. 87a) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividendengenuß.

275. Hierunter befinden sich auch diejenigen Ausgaben, welche als Gegenposten der in Kol. 219 aufgeführten Einnahmen anzusehen sind.

62. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Hauptbahn von Wien über Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn, Oderberg, Dziedit und Trzebinia nach Krakau . . . 54,41 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen
- a) von Floridsdorf nach Stockerau . . . 2,84 „
- b) „ Gänserndorf nach Marchegg . . . 2,42 „
- c) „ Lundenburg nach Brünn . . . 8,00 „
- d) „ Prerau nach Olmütz . . . 3,05 „
- e) „ Schönbrunn nach Troppau . . . 3,79 „
- f) „ Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg 0,36 Meilen, welche an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist,
- g) „ Dziedit nach Bielitz . . . 1,49 „
- h) „ Trzebinia über Szczakowa nach der Grenze bei Myslowitz . . 3,53 „
  und von Szczakowa nach der Grenze bei Granica . . . 0,25 „

Zusammen 79,78 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Ende 1868 waren doppelgeleisig die Strecken:

Wien-Ung. Hradisch	18,19 Meilen,
Prerau-Leipnik	1,95 „
Stauding-Schönbrunn-Oderberg	4,15 „
Gerspitz-Brünn	0,29 „
Im Jahre 1869 ist hinzugekommen die Strecke Zauchtl-Stauding	1,60 „
so daß ult. 1869 doppelgeleisig waren	26,18 Meilen.

Im Bau begriffen war das zweite Geleise auf der 1,32 Meilen langen Strecke Weißkirchen-Pohl und auf der 1,44 Meilen langen Strecke Pohl-Zauchtl.

2. **Brücken.** Im Jahre 1869 wurden die Marchbrücke und die Mühlbachbrücke, beide bei Napagedl, die Betschbrücke bei Prerau, die Asabrücke bei Petrowitz und die Bialabrücke bei Dzieditz reconstruirt, und zwar ist die Nevill'sche Eisenconstruction gegen genietete schmiedeeiserne Träger ausgewechselt worden.

3. An **Stationsbauten** von größerem Umfange kamen im Jahre 1869 zur Ausführung: in Wien die Vergrößerung der Station durch Aufführung neuer Dämme und Herstellung neuer Geleise für den Kohlenverkehr; an der Donaulände neue Geleise, ein Getreidespeicher und ein bedeckter Ladeperron; in Floridsdorf der Umbau des Aufnahmsgebäudes; in Saitz die Vergrößerung des Stationsplatzes, die Herstellung eines neuen Frachtenmagazins und zweier Wächterhäuser; in Gerspitz die Vergrößerung des Stationsplatzes, die Herstellung eines neuen Heiz- und Wohnhauses; in Brünn die Verlängerung des Stationsplatzes, Verbreiterung des Viaduktes für ein zweites Geleise wegen Einmündung der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, Umbau des Aufnahmsgebäudes, der Restauration, Anbau eines Kanzleigebäudes, Herstellung zweier Seitengeleise und eines zweiten Geleises bis Gerspitz; in Göding die Verlängerung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes und Magazins; in Prerau die Vergrößerung des Stationsplatzes, Umbau und Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, der Restauration und Herstellung eines neuen Frachtenmagazins; in Olmütz die Vergrößerung des Stationsplatzes, Beginn des Baues von neuen Aufnahmsgebäuden, Magazine, Heizhäuser und Werkstätten; in Zauchtl die Vergrößerung des Stationsplatzes, Herstellung eines neuen Frachtenmagazins und Beamten-Wohngebäudes; in Stauding die Vergrößerung des Stationsplatzes; in Ostrau die Vergrößerung des Stationsplatzes, die Herstellung einer neuen Wasserstation, eines Wohngebäudes und zweier großen Wächterhäuser; in Oderberg die Vergrößerung des Stationsplatzes, Verlegung der Einmündung des Annaberger Flügels, Einmündung der Kaschau-Oderberger Bahn, Um- und Zubau des Aufnahmsgebäudes, Erbauung zweier Magazine; in Krakau die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes.

III. Ueber die **industriellen Anlagen** und die **Kohlengruben** der Kaiser Ferdinands Nordbahn sind in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 226 und 227 spezielle Nachrichten enthalten.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungskasse für Bergwerks-Arbeiter, die sogenannte „Bruderlade", welche ult. 1869 mit einem Bestande von 153 438 Thlrn. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Von der „Mährisch-Schlesischen Nordbahn", welche mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn eine gemeinsame Central-Verwaltung hat, im Uebrigen aber ein selbstständiges Unternehmen bildet, wurde die $11,_{837}$ Oesterr. Meilen lange Strecke Brünn-Rezamislitz-Prerau am 30. August 1869 dem Betriebe übergeben.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 25 Lokomotiven, 40 Personenwagen, 307 bedeckte Güterwagen, 300 Kohlen-, 50 Plateau- und 18 Signalwagen, sowie 3 Schneepflüge.

In der Periode vom 30. August bis ult. Dezember 1869 wurden befördert: 36 469 Personen, 2650 Ctr. Gepäck, 2437 Ctr. Eilgut, 1 251 636 Ctr. Frachtgut und 15 733 Ctr. diverse Regiefrachten.

Die Einnahmen betrugen 282 742 Thlr., die Ausgaben 100 230 Thlr. und der Ueberschuß 182 512 Thlr. Letzterer ist zur Verzinsung der emittirten Effekten dem Bau-Conto übertragen worden.

Die ult. 1869 noch im Bau befindliche Strecke Rezamislitz-Olmütz-Sternberg von $7,_{01}$ Meilen wurde am 1. Juli 1870 dem Betriebe übergeben.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen haben die Lokomotiven 5560 Meilen auf der Ostrauer Kohlenbahn, 355 Meilen auf der Bahnstrecke jenseits der Grenze bei Myslowitz und 1484 Meilen auf der Wiener Verbindungsbahn zurückgelegt.

168, 171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten.

Davon sind als Eilgüter:	Als Frachtgüter (Kol. 171) sind dagegen:
1919 Ctr. im Binnenverkehr befördert,	725 974 Ctr. im Binnenverkehre befördert,
865 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,	338 118 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
2293 „ „ „ „ angekommen u.	1 801 519 „ „ „ „ angekommen und
548 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.	783 112 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert,
	zus. 3 654 348 Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind unter den correspondirenden Ausgaben Kol. 224—226 rc. bereits enthalten.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale und Stationssignale enthalten.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . 11 620 992 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere von . . . . 165 101 „
Diese 11 786 093 Thlr.
sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270a. Zur Verzinsung der Anleihen waren erforderlich . . . . 773 037 Thlr.,
hiervon sind jedoch in Abzug zu bringen die eingegangenen Zinsen von den fruchtbringend angelegten Betriebs-Ueberschüssen mit . . . . 508 428 „
so daß nur noch die hier aufgeführten . . . . 264 609 Thlr.
zu zahlen waren.

378. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „General-Inspektor."

379. Der hier aufgeführte den Titel „Central-Inspektor."

389—398. Bei dem Billetverkaufe, der Gepäck- und der Güter-Expedition sind angestellt: 189 Beamte und 191 Diener. Außerdem sind noch 1482 Arbeiter beschäftigt.

63. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Von den der Kaiser Franz-Josef-Bahn-Gesellschaft concessionirten, in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 228 näher verzeichneten Linien war ult. 1869 die Strecke Eggenburg-Budweis-Pilsen von 35,637 Oestr. = 35,89 Pr. M. im Betriebe. Hiervon wurde die 17,86 Pr. Meilen lange Strecke Eggenburg-Budweis am 1. November 1869 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . 21,07 „

Die Strecke Wien-Eggenburg von 10,374 Oesterr. Meilen wurde am 23. Juni 1870 eröffnet. Im Bau befanden sich die Strecken Gmünd-Tabor-Prag (24,4 Meilen), die Prager Verbindungsbahnen (0,8 Meilen) und Pilsen-Eger (13,8 Meilen).

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75, 87 u. 89. Hier ist derjenige Theil des concessionirten Anlage-Kapitals aufgeführt worden, welcher für den Bau der Strecke Eggenburg-Budweis-Pilsen verausgabt worden ist, auf welchen sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Unternehmern erbaut wird.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 177a und 178 nach Stückzahl aufgeführten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind

1048 Ctr. Equipagen und 10 368 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
78 „ „ „ 7576 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
335 „ „ „ 489 „ „ „ „ „ angekommen,
zus. 1461 Ctr. Equipagen und 18 433 Ctr. Thiere.

Als Eilgüter sind noch 931 Ctr. Thiere befördert.

268a u. 270—276. Der in Kol. 268a aufgeführte Ueberschuß von 143 159 Thlr. repräsentirt in Silber 117 965 Thlr.
Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals waren erforderlich . . . . 530 461 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . . 412 496 „
zu leisten hatte.

285—296. Die im Vorjahre eröffnete Strecke Budweis-Pilsen war nur 4 Monate im Betriebe, es kann deshalb eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages nicht stattfinden.

346—439. Mit Rücksicht darauf, daß von den Linien der Kaiser Franz-Josef-Bahn erst ein Theil im Betriebe ist, hat eine Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter nicht aufgestellt werden können.

64. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. **Das Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Lokomotivbahnen und zwar:

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . . . 42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze . . . . 0,75 „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen Betriebe verbleiben . . . . 41,60 Meilen,

b) die Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf . . . . 0,78 „

c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau . . . . 10,52 Meilen
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau . . . . 0,21 „ 10,73 „
zusammen 53,11 Meilen,

d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden . . . . 3,82 „
Auf diese 56,93 Meilen
beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) die Pferdebahn Linz-Budweis . . . . 17,37 „
Gesammtlänge aller Bahnlinien 74,30 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1869 wurde auf der Strecke zwischen Hörsching und Wels an der Aufstellung der eisernen Brücken für das zweite Geleise und an der Legung des zweiten Geleises in einer Länge von 3917,8 Ruthen gearbeitet, jedoch mit Schluß des Jahres nicht vollendet.

2. **Stationsbauten.** Am Rangirbahnhofe hinter Penzing wurde ein Frachten-Magazin und ein einstöckiges Gebäude für Kanzleien und Wohnungen hergestellt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 wurden 6 Personenzug-Lokomotiven angeschafft und 150 Lastwagen (darunter 110 bedeckte Hornviehwagen) in der eigenen Werkstätte in Wien erbaut.

Die vorstehend ad 1d aufgeführte Lambach-Gmundener Zweigbahn, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahn-Strecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich 14 Tender-Lokomotiven, 27 vierrädrige Personenwagen mit 479 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 300 Ctr. Ladefähigkeit, 323 vierrädrige offene, 64 vierrädrige bedeckte, 1 sechsrädrigen offenen, 8 achträdrige offene, zusammen 396 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 19 350 Ctrn., 2 Schneepflüge und 2 Draisinen.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1869 mit einem Bestande von 26 222 Thlrn. ab.

V. Neue Bahnlinien. Die Vorarbeiten für den Umbau der Linz-Budweis'er Pferdebahn in eine Lokomotivbahn, sowie für den Bau einer Zweigbahn von St. Valentin nach Wartberg wurden im Jahre 1869 beendet, die Genehmigung der Projekte Seitens der Behörden erfolgte gegen Ende des Jahres und konnte nunmehr mit den Vorbereitungen zum eigentlichen Bau begonnen werden. Die Länge der Traçe von Linz nach Budweis beträgt 31 158 Ruthen und die von St. Valentin nach Wartberg 6343 Ruthen.

VI. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol. **a. Lokomotivbahn.**

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Wien-Neulengbach (5,08 M.), Haag-St. Valentin (1,87 M.) und Linz-Hörsching (1,38 M.).

75. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76. Hiervon kommen 196 626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

89. Die Zins-Garantie erstreckt sich auf das ganze concessionirte resp. verwendete Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Kol. 75).

91d u. e, 96d, 98e, 100d, 102g, 105, 106 u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad III dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 75 Millimeter.

114—116. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Anschaffungskosten der Wagen für die Hauptbahn. Den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 114b, 115b und 116b liegen deshalb 53,11 Meilen = 400,52 Kilometer zu Grunde.

129c u. 131c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Braunkohlen und Steinkohlen verwendet; es beträgt das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt 571,93 Z.-Pfd.

135. Ebenso ist hier das verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt.

177a. Außerdem wurden noch 33 Leichen befördert.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fuhrwerke und Geschütze.

270a. In dieser Summe sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

378. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Vice-Direktor".

b. Pferdebahn.

76—84. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn in fertigem Zustande übernommen worden ist.

85. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlte Summe.

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

237. Hierin sind auch die Löhne der Kutscher und Transportknechte enthalten.

245. Von dieser Summe kommen:

a)	auf die Fütterungs-Kosten der Pferde	83 285 Thlr.
b)	„ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	2370 „
c)	„ Miethe für fremde Pferde	26 315 „
d)	„ Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften	5972 „
e)	„ Miethe für Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	4389 „
f)	„ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke	13 433 „
	zusammen	135 764 Thlr.

346—439. Bei dem Betriebe der Pferdebahn sind beschäftigt:

	Gehalt von Thlr.	Gehalt bis Thlr.		Gehalt von Thlr.	Gehalt bis Thlr.
1 Inspektor	—	1720	6 Transportführer	—	176
5 Betriebs-Assistenten	400	520	6 Hausknechte	—	200
3 Expeditoren	600	720	5 Kanzleidiener	200	320
1 Haupt-Kassirer	—	1120	1 Ober-Werkmeister	—	600
5 Expeditions-Adjunkten	320	520	1 Kurschmied	—	320
2 Stations-Aufseher	—	220	1 Hafermagazin-Aufseher	—	300
5 Bahnaufseher	280	360	2 Bergbremser	—	200
3 Magazin-Aufseher	280	320	15 Kutscher für Personenzüge	—	195
15 Stationsdiener, Wächter und			60 „ „ Lastzüge	—	192
Nachtwächter	144	200	14 Stallknechte	165	240

65. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, umfassend die Hauptbahn Kaschau-Abos-Poprad-Sillein-Teschen-Oderberg und die Zweigbahn Abos-Eperies wurde die Strecke Oderberg-Teschen von 4,07 Oesterr. = 4,10 Preuß. Ml. am 1. Februar 1869 dem Betriebe übergeben. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die 11monatliche Betriebszeit . . . . 3,76 Meilen, welcher den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 153b, 190, 207, 218, 221a, 236, 262, 265a und 268b nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Die 4,35 Oesterr. Meilen lange Strecke Kaschau-Abos-Eperies wurde am 1. September 1870 und die 9,21 Oesterr. Meilen lange Strecke Teschen-Sillein am 8. Januar 1871 dem Betriebe übergeben.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75 u. 87. Hier ist das für die Strecke Oderberg-Teschen verwendete Anlage-Kapital in Ansatz gebracht. Nach den Statuten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft beträgt das zu emittirende Kapital 19 412 600 Fl. in Actien und 38 825 200 Fl. in Prioritäts-Obligationen.

84. Hierunter befindet sich eine Reserve von 400 000 Thlrn.

98c. Hiervon sind 4 Coupé's, enthaltend 40 Sitzplätze, zu Postzwecken eingerichtet.

121—276. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf einen Zeitraum von 11 Monaten, sind also zu Vergleichungen mit denen der übrigen Vereinsbahnen, welche den Zeitraum eines Jahres umfassen, nicht geeignet und deshalb durch kleineren Zahlendruck dargestellt.

138—152. Die eigenen Wagen haben im Jahre 1869 zurückgelegt 148 807 Achsmeilen auf der eigenen und 419 240 Achsmeilen auf fremden Bahnen, wogegen fremde Wagen 130 004 Achsmeilen auf der Strecke Oderberg-Teschen zurückgelegt haben. Eine Trennung der Leistungen nach den Kategorien der Wagen hat nicht stattgefunden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

346—358. Mit der „Oberleitung" und „speziellen Beaufsichtigung" der Bahn war im Jahre 1869 die Bau-Direktion beauftragt.

66. Kronprinz Rudolf-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869 die Strecken:

1) St. Valentin-Steyer-Weyer	8,21	Meilen,
2) Rottenmann-St. Michael-Neumarkt-Launsdorf-St. Veit-Villach	30,70	"
(die Strecke Weyer-Rottenmann befindet sich im Bau.)		
3) die Zweigbahnen a) St. Michael-Leoben	1,57	"
b) Launsdorf-Mösel	3,22	"
c) St. Veit-Klagenfurt	2,45	"
zusammen	46,15	Meilen.

Hiervon sind im Jahre 1869 dem Betriebe übergeben: die Zweigbahn St. Veit-Klagenfurt am 15. April, die Strecke Rottenmann-St. Michael (7,45 M.) am 29. September, die Zweigbahn Launsdorf-Mösel am 30. September und die Strecke Steyer-Weyer (5,52 M.) am 7. Oktober; mit Rücksicht auf die Betriebszeiten dieser Strecken beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . 33,32 "

Die Strecke Laibach-Tarvis von 13,466 Oesterr. = 13,54 Preuß. Meilen wurde am 14. Dezember 1870 dem Betriebe übergeben.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Von der Kronprinz Rudolf-Bahn wurden im Jahre 1868 dem Betriebe übergeben die Strecken St. Valentin-Steyer am 15. August, St. Michael-Villach am 19. Oktober und die Zweigbahn St. Michael-Leoben am 1. Dezember. Wegen der im Jahre 1869 eröffneten Strecken siehe ad I dieses Berichts.

75 u. 87. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren das bis ult. 1869 emittirte Actienkapital.

89. Das ganze verwendete Anlagekapital genießt eine Zinsgarantie des Staats.

165. Außerdem sind noch 302 Ctr. Militair-Effekten befördert.

270—272. Die hier (in Kol. 270a) aufgeführte Summe wurde zur Verzinsung des Anlagekapitals verwendet. Den an 5 Procent Zinsen und 0,2 Procent zur Amortisation fehlenden Betrag hat der Staat in Folge der übernommenen Garantie zugeschossen.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages kann nicht stattfinden, weil die im Vorjahre eröffneten Strecken nur kurze Zeit im Betriebe waren. (Siehe Erläuterung zu Kol. 14.)

378. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Verkehrschef".

390 u. 391. Die in Kol. 389 aufgeführten 21 Beamten fungiren gleichzeitig als Gepäck-Expedienten und Gepäckwieger.

394. Außer den hier aufgeführten sind auch die in Kol. 359, 360 u. 361 verzeichneten Beamten mit der Güter-Expedition betraut.

440—459. Eine Pesionskasse war ult. 1869 noch nicht gegründet; die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf eine Unterstützungskasse.

67. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Am 28. October 1869 wurde die 11,$_{46}$ Oesterr. = 11,$_{95}$ Preuß. Meilen lange Strecke Czernowitz-Suczawa dem Betriebe übergeben, so daß das Bahngebiet ult. 1869 die Strecke von Lemberg über Stanislau und Czernowitz nach Suczawa von . . . . 47,$_{26}$ Meilen umfaßt, für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Czernowitz-Suczawa der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . 37,$_{24}$ „

Die auf Rumänischem Gebiete belegene Strecke von Suczawa nach Pascani und Roman von 13,$_{7}$ Meilen wurde am 15. Dezember 1869 eröffnet und bis Ende 1869 für Rechnung des Baufonds betrieben. Die Strecken Verestie-Botusani (44,$_{2}$ Kilometer) und Pascani-Jassy (76,$_{6}$ Kilometer) befanden sich noch im Bau.

II. **Industrielle Anlagen.** Die Reparatur-Werkstätte in Stanislau ist entsprechend den Bedürfnissen einer längeren Bahnstrecke erweitert worden.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungskasse, welche ult. 1869 mit einem Vermögen von 7878 Thlrn. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlagekapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Unternehmern in General-Entreprise ausgeführt ist.

88. Hierin sind auch 2667 Thlr. amortisirte Actien enthalten.

89. Der Staat hat ein jährliches Reinerträgniß von 1 466 667 Thlrn. in Silber garantirt.

100a. Hierunter befinden sich 6 Postwagen.

165. Außerdem wurden noch mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben: 1 Equipage und 16 Pferde.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind

13 711 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	94 226 Z.-Ctr. Thiere	im Binnenverkehre befördert,
294 „ „ „	641 519 „ „	„ direkten Verkehre aufgegeben und
11 695 „ „ „	1 796 „ „	„ „ „ angekommen;
zus. 25 700 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	737 541 Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 179a angegeben.

257. Hierin sind 24 113 Thlr. „Stempelauslagen aller Art" enthalten.

259. Ebenso hierin 5333 Thlr. Zuschuß zur Pensionskasse, sowie die gezahlten Steuern.

270—272. Für die Strecke Lemberg-Czernowitz waren pro 1869 erforderlich:

zu 5 Proc. Zinsen des verwendeten Anlagekapitals	816 552 Thlr.
zur Amortisation desselben	14 000 „
zu 2 Proc. Dividende der Stamm-Actien	169 448 „
zusammen	1 000 000 Thlr.
Der Ueberschuß im Nominalbetrage von 556 294 Thlrn. repräsentirt in Silber . . .	454 070 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Garantie	545 930 „

zuschießen mußte, gegen 541 190 Thlr. im Vorjahre.

Für das Anlagekapital der am 28. Oktober 1869 eröffneten Strecke Czernowitz-Suczawa ist ein Reinerträgniß von 466 667 Thlrn. garantirt. Die betreffende Quote des Jahres 1869 beträgt . 77 777 Thlr.

Der Ueberschuß dieser Strecke im Nominalbetrage von 642 Thlrn. repräsentirt in Silber 531 „

weshalb der Staat zugeschossen hat . . . . 77 246 „

68. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1868 bis ult. November 1869.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 207 enthalten.

III. **Bahn-Anlagen.** Die Station „Grube" wurde erweitert und mit neuen Geleisen, Ausweichen ꝛc. versehen; in Ueszög wurde das alte Gasthaus vergrößert resp. in ein Wohnhaus für das Personal umgebaut und ein neues Restaurations-Gebäude erbaut; die Station Mohacs erhielt zwei neue Getreidemagazine, eine Arbeiter- und Dienstpersonal-Kaserne und zwei neue Drehscheiben.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 2 Personenwagen IV. Klasse, 10 offene, 28 bedeckte Güter- und 50 Kohlenwagen vermehrt.

V. **Personen-Verkehr.** Im Mai 1869 wurde die IV. Wagenklasse eingeführt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75 u. 87. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlagekapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1869 verwendete Kapital hier angegeben worden.

129b. Dies ist das verbrauchte Quantum Kohlen-Briquetts.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Quantum Holz und Coaks auf Kohlen-Briquetts reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 4,$_{981}$ Z.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Kohlen-Briquetts.

136a. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Kohlen-Briquetts.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

270. Hier sind die Zins- und Amortisationsbeträge aufgeführt, welche nach den Rechnungsnormen der Bahn für das verwendete Anlagekapital (Kol. 85) gezahlt werden mußten.

440—459. Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

69. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Ueber das **Bahngebiet**, die **sonstigen Besitzungen der Gesellschaft**, das **Anlage-Kapital** und die Emission und Amortisation der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 195 resp. 206 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind nur bei der Vertheilung und Berechnung des Anlagekapitals vorgekommen.

Die Bergwerksbahn von Oravicza über Maidan, Lissawa und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,33 Meilen wurde (wie in den Vorjahren) ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der nördlichen Linie wurde in den Strecken Lettowitz-Wildenschwert, Chotzen-Hohenmauth und Böhmisch-Brod-Auwal in einer Gesammtlänge von 9,39 Meilen das zweite Geleise hergestellt. Die Legung dieses zweiten Geleises hat die Aufstellung von 28 neuen eisernen Brückenfeldern, deren Gesammtlänge 602,4 Fuß beträgt, erfordert.

Die Fabriken der Umgegend von Böhmisch-Brod und Kralup sind mit der Hauptbahn durch Zweigbahnen verbunden worden.

Die Gesammtlänge der in den Stationen gelegten neuen Geleise beträgt 3825,5 Klafter.

Auf der südöstlichen Linie ist das zweite Geleise hergestellt in den Strecken Waitzen-Palota, Rakos-Pest und Vecses-Irsa in einer Gesammtlänge von 8,23 Meilen. Die Gesammtlänge der in den Stationen neu gelegten Geleise beträgt 7344 Klafter. Auf einer Gesammtlänge von 4,7 Meilen sind die Geleise erneuert worden.

Auf der Wien-Neu-Szönyer Linie wurden 5515 und auf der Steyerdorfer Bahn 3594 Klafter Geleise erneuert, wobei 21pfündige Schienen zur Verwendung gekommen sind.

2. **Brücken** 2c. Auf der nördlichen Linie sind 13 Holzbrücken von zusammen 204 Fuß Spannweite durch Eisenkonstruktionen ersetzt worden.

3. **Stationsbauten.** Nördliche Linie. Zwischen Kralup und Weltrus ist die neue Station Mühlhausen für den Personenverkehr eröffnet worden. In der Station Prag wurde ein großes Magazin für abgehende Güter, ein Gebäude für den Stationsdienst, Arbeiterkasernen, eine Laderampe, Nebengeleise, Krahne und eine Dampfschiebebühne hergestellt. In der Station Aussig, welche ganz auf einer am Ufer der Elbe errichteten Anschüttung liegt, ist der Bahnkörper vergrößert, ein großes Waarenmagazin, ein Heizhaus mit Wasserleitung, eine Rampe zum Verladen von Wagen, eine große Drehscheibe erbaut und Nebengeleise hergestellt. In Olmütz ist ein Waarenmagazin und ein Heizhaus mit Wasserleitung vollendet worden, auch wurden Kohlenmagazine, Brückenwaagen, Krahne u. dergl. m. erbaut. In Bodenbach und Kolin sind Geleise-Anlagen und verschiedene andere Bauten ausgeführt worden, welche in Folge des Anschlusses der Böhmischen Nordbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn erforderlich wurden. Außerdem sind noch zahlreiche Neubauten von geringerem Umfange in den Stationen Nesterschitz, Kralup, Bubna, Böhmisch-Brod, Pardubitz, Böhmisch-Trübau, Skalitz und Triebitz ausgeführt worden.

Auf der südöstlichen Linie wurden zwischen Szatymaz und Szegedin die neue Station Dorozsma und zwischen Mokrin und Oroszlamos die neue Station Valkany für den Personenverkehr eröffnet. Die Station Tornocz ist vergrößert und durch den Bau eines Magazins, einer Laderampe und mehrerer Geleise vervollständigt worden. In Galantha ist ein Beamten-Wohnhaus und eine Laderampe errichtet und ein Waarenmagazin vergrößert worden. In Pest sind eine neue Laderampe, eine große Drehscheibe und verschiedene Stationsgeleise hergestellt worden. In Szegedin ist in Folge des Anschlusses der Alföldbahn die Vermehrung der Bahnhofsgeleise unumgänglich nothwendig geworden. In Temesvar ist das neue Empfangsgebäude vollendet, sind Krahne und Drehscheiben aufgestellt und 10 Häuser erbaut worden, welche 60 Wohnungen für Arbeiterfamilien enthalten. Verschiedene Arbeiten von geringerem Umfange, worunter 21 Wächterhäuser, Vervollständigungen der Wasserstationen u. s. w. sind in den übrigen Stationen zur Ausführung gekommen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869 um 13 Lastzugsmaschinen, 40 Vieh- und 15 Kohlenwagen vermehrt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440 — 459 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenb.-G.", welche Ende 1869 mit einem Bestande von 793 900 Thlrn. abschloß und 33 012 Theilnehmer zählte.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Strecken Wien-Stadlau (1,50 M.), Stadlau-Marchegg (4,50 M.), Stadlau-Strelitz (17,50 M.) und Grußbach-Znaim (3,50 M.) befanden sich im Jahre 1869 noch im Bau. Bis ult. 1869 waren für diese Strecken 12 749 897 Thlr. verausgabt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

76—84. Eine Vertheilung des Anlagekapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahnen im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

88. Die Actien unterliegen ebenfalls der Amortisation. Bis ult. 1869 waren 618 536 Thlr. amortisirt, welche Summe hierin mitenthalten ist.

Südöstliche Linie.

91c. Hierin sind auch 4 zehnrädrige Berg-Lokomotiven enthalten.

Alle 3 Linien.

96c u. b. Hierin ist je ein Hofwagen enthalten, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

119. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenz-wagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

156 u. 157. Der Betrag der Wagenmiethen kann nicht angegeben werden, weil dieselben nicht besonders gebucht sind. (Siehe auch Erläuterung zu Kol. 249 u. 250.)

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, deren Anzahl aber nicht notirt ist. Die Zahl der Extrazüge betrug auf der nördlichen Linie 13, auf der südöstlichen 22 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 15 Züge.

165. Das Gewicht der außerdem beförderten Militaireffekten betrug: auf der nördlichen Linie 1382 Ctr., auf der südöstlichen 14 274 Ctr. und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 402 Ctr.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a nochmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt: bei der nördlichen Linie 980 532 Ctr., bei der südöstlichen 3 194 022 Ctr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 314 726 Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden befördert:

	mit Personenzügen				mit Militairzügen			
auf der nördlichen Linie . . .	23	Equipagen und	538	Pferde;	36	Fahrzeuge und	203	Pferde;
„ „ südöstlichen „ . . .	98	„	856	„	113	„	1893	„
„ „ Wien-Neu-Szönyer L.	8	„	273	„	—	„	105	„

201e. Hierin sind auch die Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) und zwar: bei der nördlichen Linie 4467 Thlr., bei der südöstlichen Linie 10 014 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 1563 Thlr.

204. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde, welche betragen haben:

bei der nördlichen Linie	517 Thlr.	für Equipagen und	5029 Thlr.	für Pferde;
„ „ südöstlichen „	3311 „	„ „	6241 „	„ „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	187 „	„ „	1485 „	„ „

230. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

231. Die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie ist in Kol. 259 mitenthalten.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen vorweg in Abzug gebracht.

259. Hierin sind die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen, Wohlthätigkeitsspenden und die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 5 907 703 + 7 694 554 + 551 307 = . . . 14 153 564 Thlrn. treten noch hinzu die Ueberschüsse:

a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von	44 987 „
b) „ „ „ „ Berg- u. Hüttenwerke, der Domainen u. der Maschinenfabrik von	1 063 404 „
sowie an diversen Zinsen rc.	271 133 „
Diese	15 533 088 Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	5 871 822 „

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm-Actien sind 57 200 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 314 133 Thlr. verwendet.

274. Von der hier aufgeführten Summe sind 30 343 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds, 42 470 Thlr. Zuschuß zum Provisions- und Unterstützungsfonds und 205 313 Thlr. Theuerungszulage der Beamten.

346. Die hier aufgeführten Beamten führen den Titel „Bahnerhaltungs-Chef“.

347. Dies sind „Bahnerhaltungs-Beamte“.

360. Hier sind sämmtliche Verkehrs- und Stationsbeamte, Personen- und Frachten-Kassirer, Kalkulatoren, Magazins-Beamte, Telegraphisten u. s. w. aufgeführt, weil eine Trennung derselben nach den einzelnen Funktionen nicht möglich ist.

Nördliche und südöstliche Linie.

367. Dies sind „Telegraphen-Kontrolore“.

Alle 3 Linien.

378. Von den hier aufgeführten Beamten führt der eine Theil den Titel „Verkehrs-Chef“ und der andere Theil den Titel „Zugförderungs-Chef“.

400. Die hier aufgeführten Beamten führen den Titel „Werkstätten-Chef“.

401. Dies sind „Zugförderungs- und Werkstätten-Beamte“.

413—429. Eine Trennung der hier aufgeführten Beamten nach deren Funktionen ist nicht möglich.

Außerdem ist noch eine nicht zu bestimmende Anzahl provisorischer Beamte, mit Diäten von 20 Sgr. bis 1 Thlr. pro Tag, beschäftigt.

70. Erste Siebenbürger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der „ersten Siebenbürger Eisenbahn“ umfaßt die am 22. Dezember 1868 dem Betriebe übergebene Hauptbahn von Arad über Pisli nach Karlsburg von 27,79 Oesterr. = 27,99 Preuß. Meilen, sowie die im Jahre 1869 noch im Bau begriffene Zweigbahn von Pisli nach Petroszeny von 10,42 Oesterr. = 10,486 Preuß. Meilen, welche am 28. August 1870 dem Betriebe übergeben wurde.

II. **Bahn-Anlagen.** In Kalan wurde eine Haltestation errichtet, welche dazu bestimmt ist, den Transport der Wasserfrachten der großartigen in der Nähe befindlichen Hochöfen und Eisenfabriken des Kronstädter Hüttenvereins zu vermitteln. Alsdann mußten in Folge von Elementar-Ereignissen folgende Arbeiten ausgeführt werden: bei Menes die Sicherung des Dammes gegen Wellenschlag; nächst Pod die Anschotterung des Dammes in Folge eingetretener Rutschung. Diese Arbeit erheischte, da der ursprüngliche Damm eine Länge von 80 Klafter in fast senkrechter Richtung circa 5 Klafter tief einsank, 50 Cubikrthn. Erde und 2700 Cubikklftr. Schottermaterial.

Zur Unterbringung der in der Werkstätte zu Pisli angestellten Beamten und der daselbst beschäftigten Arbeiter wurde ein Beamten-Wohnhaus und 16 Arbeiterhäuser erbaut.

III. **Personen-Verkehr.** Die 4. Wagenklasse, zu welchen Transporten mit Bändern versehene gedeckte Lastwagen verwendet werden, wurde mit dem 1. September 1869 eingeführt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht noch ein Krankenfonds, welcher ult. 1869 mit einem Bestande von 3696 Thlrn. abschloß. Im Jahre 1869 haben die Einnahmen dieses Fonds 5400 Thlr. und die Ausgaben für Aerzte, Medicamente, an Unterstützungen u. s. w. 1900 Thlr. betragen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

87. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale waren Ende 1869 emittirt 6 133 334 Thlr. Actien und 9 200 000 Thlr. Obligationen.

89. Das ganze concessionirte Anlage-Kapital genießt eine Zins-Garantie des Staats, da aber bis ult. 1869 nur 15 333 334 Thlr. emittirt und verwendet waren, so konnte auch nur diese Summe hier aufgeführt werden.

100a. Hierunter befinden sich 5 Postwagen.

171a—c u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere. Davon sind . . . . . 31 125 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert worden,
65 956 „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
2259 „ „ „ „ angekommen,
zus. 99 340 Z.-Ctr., wie in Kol. 179a u. b angegeben.

204. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit Militairzügen beförderten 239 Pferde und 1 Wagen enthalten.

270 u. 272. Der Ueberschuß wurde, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung des Anlage-Kapitals verwendet. Den an 5 Proc. fehlenden Betrag hat die Staatsregierung in Folge der übernommenen Zins-Garantie zugeschossen.

285—296. Da die Bahn erst ein Jahr im Betriebe ist, so kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages nicht stattfinden.

389—397. Die in Kol. 359—362 aufgeführten Beamten fungiren gleichzeitig für den Billetverkauf, die Gepäck- und Güter-Expedition.

71. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869 folgende Linien:

1) die Südbahn Wien-Triest		76,58 Meilen,
mit den Zweigbahnen a) Mödling-Laxenburg		0,61 „
b) Wiener Neustadt-Oedenburg		4,24 „
c) Bruck-Leoben		2,21 „
d) von Nabresina bis Cormons		6,88 „
2) die Kärntner Linie: Marburg-Klagenfurt-Villach		21,97 „
3) die Croatischen Linien a) Steinbrück-Agram-Sissek		16,77 „
b) Agram-Carlstadt		6,55 „
4) die Ungarischen Linien: a) Oedenburg-Groß-Kanizsa		21,92 „
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen		43,91 „
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny		10,88 „
d) Keresztur (Kanizsa)-Barcs		9,47 „
5) die Tiroler Linien:		
a) die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck	10,04 Meilen,	
von welcher die Strecke von der Grenze bis Kufstein	0,29 „	
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im eigenen Betriebe verbleiben		9,75 „
b) die Brennerbahn von Innsbruck nach Botzen		16,73 „
c) die Südtiroler Bahn von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala	14,30 Meilen,	
wovon die Strecke von Ala bis zur Landesgrenze	0,71 „	
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet, daher im eigenen Betriebe verbleiben		13,59 „
zusammen		262,06 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Das zweite Geleise wurde im Jahre 1869 hergestellt, in der 1,6 Meilen langen Strecke Bruck-Mixnitz und der 1,6 Meilen langen Strecke Kanizsa-Kottori.

Die Arbeiten am Wiener Frachtenbahnhofe erlitten durch Erörterungen, welche darüber gepflogen werden mußten, wie dieser Bahnhof mit einer von der Stadt Wien projektirten großen öffentlichen Straßenanlage in Verbindung zu setzen sei, einen Aufschub. Am Wiener Personen-Bahnhofe wurden die Vergrößerungsbauten begonnen. Mehrere kleinere Stationen sind umgestaltet und vergrößert worden. Die Arbeiten am Triester Hafen wurden thätig fortgesetzt.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Ergebnisse des Grazer Schienenwalzwerkes sind fortwährend die befriedigendsten. Da die Produktion dieses Werkes den eigenen Bedarf der Gesellschaft zur Zeit überstieg, so hat dieselbe 11 000 Tonnen Schienen, lieferbar im Jahre 1870, verkauft.

Das Walzwerk lieferte im Jahre 1869 theils für den Bau, theils für die Bahnerhaltung: 271 253 Ctr. ordinäre Eisenschienen, 48 071 Ctr. Schienen von Bessemer Stahl und 9802 Ctr. diverse Erzeugnisse.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien, der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

85. Diese 42 459 622 Thlr. repräsentiren den Kaufpreis der Südbahn, nach Abzug des Inventarwerthes der bei der Uebernahme vorhandenen Betriebsmittel und Vorräthe. Es beträgt mithin das für 262,08 Meilen verwendete Anlage Kapital 166 443 672 Thlr.

87c. Dies sind die bis ult. 1869 gemachten Anleihen, welche für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (siehe Erläuterung zu Kolonne 75) emittirt sind. Darunter befinden sich auch 66 280 199 Thlr. **Bons** mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Ueber die Seitens der Staats-Regierung gewährleistete Zins-Garantie enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 200 spezielle Mittheilungen.

96a u. c. Hiervon sind 8 Stück Salonwagen, 4 Stück Hofwagen und 3 Stück Kommissionswagen.

100a. Von den hier aufgeführten Wagen sind 26 für den Postdienst in Verwendung.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kol.

203b, 208b, 210b u. 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen und im Durchgangs-Verkehre beförderten Personen und Güter beziehen.

268a.		
Dem Ueberschusse von		13 665 654 Thlrn.
treten noch hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen Netzes) mit		8 527 666 „
sowie die außerordentliche Reserve des Vorjahres (Kol. 269) von		3 012 543 „
Von diesen		25 205 863 Thlrn.
kommen in Abzug: die allgemeinen Kosten mit	1 481 075 Thlrn.,	
die Zinsen der nicht rückgekauften Actien der Linien Susa-Cuneo und Stradella, sowie Verlust bei dem Betriebe der Linien fremder Gesellschaften	107 162 „	
und der Saldo des Conto „Betriebsreste früherer Jahre“ und Conto-Current-Zinsen	30 147 „	
zusammen		1 618 384 „
Es verbleiben		23 587 479 Thlr.
Das garantirte Erträgniß der Italienischen Linien wurde nicht erreicht, es blieben vielmehr vom Staate zu decken		1 144 262 „
Diese		24 731 741 Thlr.

find in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

285b. Die Zweigbahnen Bruck-Leoben (2,21 M.) und Keresztur-Barcs (9,47 M.) sind bereits am 1. September 1868 dem Betriebe übergeben, wurden im Jahre 1868 aber für Rechnung des Baufonds betrieben.

359—368. Mit der Stations-Verwaltung und der Telegraphie sind die in Kol. 352—358 aufgeführten Beamten betraut.

378. Die Organisation der Südbahn weicht von derjenigen der übrigen Deutschen Bahnen wesentlich ab. Es bestehen bei der Südbahn: eine General-Direktion, eine Bau-Direktion, eine Bahn-Direktion, eine Verkehrs-Direktion, eine finanzielle Direktion, eine commerzielle Direktion und eine Maschinen-Direktion. Die Vorstände dieser Abtheilungen beziehen an Gehalt:

der General-Direktor	18 000 Thlr.	der finanzielle Direktor	7134 Thlr.
„ Bau-Direktor	8334 „	„ commerzielle Direktor	6134 „
„ Bahn-Direktor	5400 „	„ Maschinen-Direktor	8000 „
„ Verkehrs-Direktor	5133 „		

72. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:

1) die Hauptbahn Pardubitz-Königgrätz-Josefstadt-Reichenberg . . . . 21,39 Meilen.
2) die Zweigbahn Josefstadt-Schwadowitz-Königshain . . . . 8,01 "

zusammen 29,40 Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die am 29. Dezember 1869 dem Betriebe übergebene Strecke von Königshain nach Liebau von 0,78 Meilen ist wegen der kaum in Betracht kommenden kurzen Zeit des Betriebes unberücksichtigt geblieben. Von derselben ist die 0,58 Meilen lange Strecke von der Landesgrenze bis Liebau Eigenthum des Preußischen Staats, welcher den Betrieb der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn überlassen hat.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

9. Wegen der Strecke Königshain-Liebau siehe ad I dieses Berichts.

87c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

137. Diese Summe enthält auch die Löhne für das Aufladen der Brennmaterialien auf die Tender.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere von 233 588 Ctrn. enthalten. Davon sind 38 885 Ctr. im Binnen- und 194 703 Ctr. im direkten und Durchgangs-Verkehre befördert worden.

272. Außerdem hat der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie 345 193 Thlr. (gegen 145 314 Thlr. im Vorjahre) zur Verzinsung der Stamm-Actien zugeschossen. Einschließlich dieser Summe sind für jede Stamm-Actie im Nominalbetrage von 140 Thlrn. 6 Thlr., also pro 100 = 4,29 Thlr. an Zinsen gezahlt.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug im mittleren Jahresdurchschnitte im Jahre 1869 . . . . 29,40 Meilen,
" " 1868 . . . . 27,52 "
" " 1869 mehr . . 1,88 Meilen.

296. Einschließlich des Staatszuschusses betrug die Verzinsung der Stamm-Actien 4,29 Proc. (siehe die Erläuterung zu Kol. 272).

73. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 211 näher beschrieben. Veränderungen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869 um 100 bedeckte Güterwagen vermehrt.

III. Die neben der **Pensionskasse** (Kol. 440—459 der Tabellen) noch bestehende Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft schloß ult. 1869 mit einem Bestande von 24 697 Thlrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Die Strecke zwischen Zsolcza und Miskolcz von 0,56 Meilen ist insofern doppelgeleisig, als die von Debreczin nach Miskolcz und die von Miskolcz nach Kaschau führenden Geleise auf dieser Strecke parallel neben einander auf derselben Bahnkrone liegen.

76. Hierin sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

84 u. 85. Behufs Tilgung der Seitens der Königl. Ungarischen Regierung geleisteten Zins-Vorschüsse sind derselben 26 545 Stück Actien à 200 Fl. = 133⅓ Thlr. übergeben (siehe Statistik pro 1868 S. 236 Erläuterung zu Kol. 87a). Der Nominalwerth der Actien von 3 539 333 Thlrn. ist hierin mitenthalten.

87c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1260 Ctrn. enthalten.

115a. Ebenso hier die Anschaffungskosten derselben.

121b. Außerdem haben die Lokomotiven noch 14 517 Meilen im ungeheizten Zustande und 182 Meilen auf einer fremden Bahn zurückgelegt.

126b. Zur Feuerung der Lokomotiven einschließlich des Reserve- und Rangirdienstes, sowie zur Heizung der Vorwärmer wurden Holz, Braun- und Schwarzkohlen verwendet. Verbraucht wurden 10 581 Klafter Holz und 46 601 Ctr. Braun- und Schwarzkohlen. Die Kohlen sind nach ihrem Heizeffekte auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten.

147. Hierin sind 22 140 Achsmeilen enthalten, welche die Arbeitswagen auf fremden Bahnen zurückgelegt haben. Dieselben sind bei Kol. 153 außer Berechnung gelassen.

149b. Dies sind die von den aerarischen Postwagen auf der Strecke Czegled-Arad zurückgelegten Achsmeilen.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind

5997 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	60 224	Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert worden,
3041 „ „ „	879 644	„ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
49 766 „ „ „	6377	„ „ „ „ „ angekommen und
5443 „ „ „	70 026	„ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert,

zus. 64 247 Z.-Ctr. Fahrzeuge u. 1 016 271 Z.-Ctr. Thiere (wie in Kol. 178a u. b angegeben).

177a. Hiervon sind 9 Equipagen und 15 Militair-Fahrzeuge mit Personenzügen befördert worden.

178a. Ebenso hiervon 80 Luxus- und 1009 Militair-Pferde.

204. Die Einnahmen für die vorerwähnten 9 Equipagen, 15 Militair-Fahrzeuge, 80 Luxus- und 1009 Militair-Pferde sind hierin mitenthalten.

219 u. 220. Ebenso enthalten diese Summen die nach den Rechnungs-Normen der Theiß-Eisenbahn auch in Einnahme zu stellende Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen im Betrage von 52 500 Thlrn., welche in Kol. 271 wiederum als Ausgabe erscheinen.

231. Von der hier aufgeführten Summe sind 6000 Thlr. Feuerversicherungs-Prämie, 2936 Thlr. Grund- und 2740 Thlr. Haus- und Gebäudesteuer.

267. Einschließlich der Steuern (Kol. 271) würden die Ausgaben 47,35 Proc. der Einnahmen betragen haben.

271. Diese Summe repräsentirt die „Einkommen- und Erwerbsteuer" einschließlich der auch in Kol. 219 und 220 enthaltenen Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen.

74. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

I. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 440—459 der Tabellen) besteht noch ein Kranken- und Unterstützungsfonds für die Diener und Arbeiter der Gesellschaft, welcher Ende 1869 mit einem Bestande von 2813 Thlrn. abschloß.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

100a. Hiervon werden zwei Wagen auch als Postwagen benutzt.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

20 340 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	2957	Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
— „ „ „	9162	„ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
12 292 „ „ „	1355	„ „ „ „ „ angekommen und
1297 „ „ „	290	„ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert,

zus. 33 929 Z.-Ctr. Fahrzeuge u. 13 764 Z.-Ctr. Thiere.

Die Fahrzeuge sowohl, wie die Thiere sind in Kol. 177a u. b und 178a u. b nochmals nach Stückzahl aufgeführt.

250. Die Entschädigungen werden nicht besonders gebucht, vielmehr von den Betriebs-Einnahmen in Abzug gebracht.

259. Die Gesellschaft besitzt kein eigenes Verwaltungsgebäude, weshalb hierin der Zins für die gemietheten Lokalitäten enthalten ist.

259. Von den hier aufgeführten Beamten fungiren 3 als Abtheilungs-Ingenieure.

359, 360 u. 361. Den hier aufgeführten Beamten liegt gleichzeitig die Güter-Expedition rc. ob, dieselben sind deshalb in Kol. 394 nochmals aufgeführt.

367. Die Aufsicht über die Telegraphen wird von dem älteren (in Kol. 380 aufgeführten) Kontroleur geführt.

394. Wegen der Güter-Expedienten und Buchhalter rc. siehe Erläuterung zu Kol. 359, 360 und 361.

C. Fremdländische Eisenbahnen.

75. Niederländische Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Mit der Ausführung des Betriebes rc. hatte die „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen" bisher eine aus 5 Mitgliedern bestehende Direktion betraut, welcher ein Sekretär zur Seite gestellt war. Am 1. Juni 1869 ist die Ausführung des Betriebes rc. einem General-Direktor übertragen, welcher in jeder Hinsicht der Vertreter der Gesellschaft ist.

Als kontrolirende Behörde fungirt an Stelle des Verwaltungsraths ein aus 15 Mitgliedern bestehender Rath von Kommissarien der Gesellschaft.

II. Ueber die **Eigenthums-** und **Pachtverhältnisse** der von der „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen" übernommenen Linien sind in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 204 nähere Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1869 folgende Linien:

A. Die Niederländischen Staats-Eisenbahnen:

1) die nördliche Linie Harlingen-Leeuwarden-Groningen-Winschoten-Nieuwe-Schans . . . . . 16,86 Meilen.
2) die östliche Linie mit den Strecken:
   a) Arnheim-Zutphen-Deventer-Zwolle-Meppel-Heerenveen-Leeuwarden . . . . 22,47 „
   b) Zutphen-Hengelo-Enschede-Glanerbeek . . . . 7,92 „
3) die südliche Linie mit den Strecken:
   a) Moerdyk-Breda-Tilburg-Boxtel-Eindhoven-Venlo-Roermond-Mastricht . . . . 26,24 „
   b) Venlo-Preußische Grenze . . . . 0,37 „
   c) Roosendaal-Bergen op Zoom-Goes . . . . 6,57 „
   d) Boxtel-Vught-Herzogenbusch . . . . 1,66 „
   e) Utrecht-Waardenburg (4,13 M.) nebst der am 1. November 1869 eröffneten Fortsetzung nach Hedel (1,30 M.), zusammen . . . . 5,43 „

zusammen 87,62 Meilen.

Die Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze von . . . . 0,37 „
(ad 3b aufgeführt) ist verpachtet, und zwar das südliche Geleise der Bergisch-Märkischen, das nördliche dagegen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Es verbleiben im eigenen Betriebe . . . . 87,25 Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der 1,30 Meilen langen Strecke Waardenburg-Hedel der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . 86,16 Meilen.

B. Die Almelo-Salzbergener Privat-Eisenbahn

von Almelo über Hengelo und Oldenzaal nach Salzbergen . . . . 7,37 „

C. Die Lüttich-Limburger Privat-Eisenbahn

von Eindhoven über Hasselt, Beverst, Bilsen, Tongres und Liers nach Lüttich, mit den Zweigbahnen von Bilsen nach Münsterbilsen und von Liers über Ans nach Flemalle . . . . 18,15 „

Die Gesammt-Betriebslänge beträgt . . . . 112,77 Meilen,
beziehungsweise im mittleren Jahresdurchschnitte . . . . 111,70 „

Außerdem hat die Gesellschaft noch bis zur Eröffnung der Linie von Moerdyk über Dordrecht nach Rotterdam eine Dampfschifffahrt zwischen diesen Plätzen unter direkter Verbindung mit ihren Zügen eingerichtet.

IV. Das **Kapital** der Gesellschaft ist auf 12 000 000 Gulden (6 857 143 Thlr.), bestehend in 48 000 Actien à 250 Gld. festgesetzt. Ultimo 1869 waren aber nur 24 000 Actien begeben.

V. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

13. Von der Bahnlänge ist die verpachtete Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze doppelgeleisig.

14b. Von den Linien der Staatsbahnen wurde die letzte Strecke am 1. November 1869 dem Betriebe übergeben. Das ganze Netz soll bis zum Jahre 1875 vollendet sein.

Die Almelo-Salzbergener Bahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 18. Oktober 1865 dem Betriebe übergeben.

Von der Lüttich-Limburger Bahn wurde die erste Strecke von Tongres bis Münsterbilsen am 10. November 1863 und die letzte Strecke von Ans nach Flemalle am 3. Februar 1868 eröffnet.

76—86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Niederländischen Staats-Eisenbahnen und zwar auf die ad III A. 1, 2 u. 3a, b, c dieses Berichts benannten Linien, sowie die Strecke Utrecht-Bommel in einer Ausdehnung von 85,18 Meilen.

Das für die Almelo-Salzbergener und Lüttich-Limburger Eisenbahnen verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil der Gesellschaft die betreffenden Notizen nicht zu Gebote stehen.

Die Baurechnung der Strecke Boxtel-Herzogenbusch (1,66 M.) und Bommel-Hedel (0,78 M.) war noch nicht abgeschlossen.

80 u. 83. Die Signal-Vorrichtungen hat die Betriebs-Gesellschaft hergestellt, welche auch die Betriebsmittel angeschafft hat.

84. Zinsen während der Bauzeit werden vom Staate nicht berechnet.

121g. Hierin sind 68 893 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven beim Rangiren der Züge zurückgelegt haben.

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen konnte nur annähernd ermittelt werden, weil die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt sind.

166b. Gepäck-Freigewicht wird nur in einzelnen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

177 u. 178. Der Frachtberechnung für den Transport von Equipagen und Thieren liegt auf einigen Strecken die Stückzahl, auf anderen Strecken die Wagenladung zu Grunde. Die Gesammtzahl der zur Beförderung gelangten Equipagen und Thiere wird nicht notirt.

211a. Die besonderen Einrichtungen der Buchführung gestatten eine spezielle Notirung der Einnahmen für die verschiedenen Güterklassen nicht.

270—276. Der Ueberschuß wurde wie folgt verwendet:
   a) zur Zahlung des vertragsmäßigen Antheils des Niederländischen Staats . . . . 249 821 Thlr.
   b) Pacht der Almelo-Salzbergener Bahn . . . . 54 539 „
   c) „ „ Lüttich-Limburger Bahn . . . . 236 096 „
   d) für Benutzung der Stationen Flemalle . . . . 2389 „
      Rotterdam u. Moerdyk . . . . 372 „

e) zu Betriebs-Einrichtungskosten . . . . 24 038 Thlr.
f) Tantième für den Verwaltungsrath, den General-Direktor und die Beamten . . . 10 802 „
g) zur Verzinsung der Anleihen . . . . 63 982 „
h) zu Dividenden für die Stamm-Actien . . . . 167 190 „
i) zur Einlage in den Reservefonds . . . . 7355 „
„ „ „ „ Erneuerungsfonds . . . . 61 171 „
Von dem Uebertrage des Jahres 1868 von 72 039 Thlrn. wurde der Rechnung pro 1870 überwiesen . . . . 72 038 „

412—439. Bei der gänzlich verschiedenen Organisation der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen von derjenigen der meisten Deutschen Eisenbahnen ist es nicht möglich, die Kolonnen dieses Abschnitts auszufüllen. Es sind deshalb die Beamten der Centralstelle, sowie deren Besoldung in der folgenden Nachweisung ersichtlich gemacht.

	Gehalt von (Thlr.)	Gehalt bis (Thlr.)		Gehalt von (Thlr.)	Gehalt bis (Thlr.)
1 General-Direktor	—	4600	1 Büreau-Vorsteher der Bahnverwaltg.	750	1670
1 Ober Betriebsrath	1670	2780	6 sonstige Beamte „ „	220	750
1 Sekretär, Chef des Sekretariats, der Magazin-Verwaltung und des finanziellen Dienstes (Kontrole und Buchhalterei)	1670	2780	1 Ober-Ingenieur, Chef der Maschinen- und Wagenverwaltung	1670	2780
			1 Büreau-Vorsteher in derselben	750	1670
			19 sonstige Beamte „ „	220	750
1 Büreau-Vorsteher des Sekretariats	750	1670	1 Chef des Betriebsdienstes	1670	2780
15 sonstige Beamte „ „	220	750	1 Büreau-Vorsteher d. Betriebsdienstes	750	1670
1 Büreau-Vorsteher der Kontrole	750	1670	17 sonstige Beamte „ „	220	750
59 sonstige Beamte „ „	220	750	1 Chef des commerziellen Dienstes	1670	2780
1 Büreau-Vorsteher der Buchhalterei	750	1670	1 Büreau-Vorsteher des com. Dienstes	750	1670
18 sonstige Beamte „ „	220	750	14 sonstige Beamte „ „ „	220	750
1 Büreau-Vorsteher der Magaz.-Verw.	750	1670	1 Verwalter des Billet-Magazins	250	300
6 sonstige Beamte „ „	220	750	1 Billetstempler	200	250
1 Chef des allgemeinen Dienstes	1670	2780	2 Buchbinder	200	250
8 sonstige Beamte des allgem. Dienstes	220	750	5 Magazindiener	200	250
1 Ober-Ingenieur, Chef d. Bahnverw.	1670	2780	6 Büreaudiener	200	250

440—459. Für die Beamten der Lüttich-Limburger Bahn wurde eine Kranken- und Unterstützungskasse gegründet, auf welche sich die in den Kol. 440—456 aufgeführten Notizen beziehen.

Diese Kasse schloß ult. 1869 mit einem Defizit von 368 Thlrn. ab.

Für die übrigen Beamten war eine derartige Kasse im Jahre 1869 noch nicht vorhanden.

76. Grand Central Belge Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die „Grand Central Belge" Eisenbahn-Gesellschaft ist aus der Verschmelzung der Gesellschaften der Belgischen Ostbahnen (Est Belge), der „Entre Sambre et Meuse" Bahnen, der Antwerpen-Rotterdamer und der Aachen-Landener Gesellschaften hervorgegangen.

Die participirenden Gesellschaften haben aber ihre Autonomie behalten und es sind ihre Statuten und die Organisation, welche sie festgesetzt haben, in Kraft verblieben. Die Activa und die Passiva jeder theilnehmenden Gesellschaft bleiben ihnen eigen, jede der Gesellschaften bezieht aus den gemeinschaftlichen Einnahmen den Antheil, welcher ihr durch die Uebereinkünfte zugeschrieben ist. Die Aachen-Mastrichter Eisenb.-Gesellschaft ist allein ausgenommen; deren Einnahmen sind nicht mit denjenigen verschmolzen, welche durch die anderen Gesellschaften aufgebracht sind. Der Grand Central Belge hat den Betrieb der Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt seit 1. August 1867 in der Weise übernommen, daß die Aachen-Mastrichter E.-Gesellschaft aus der Brutto-Einnahme vorweg 650 000 Francs erhält.

Die Verwaltung der Grand Central Belge Eisenbahn erfolgt durch Vertreter der verschiedenen Gesellschaften, welche wegen dieser Delegation weder Gehalt noch Tantième beziehen, sie erhalten Tantieme aus dem Gewinne der Gesellschaften, deren Vertretung sie übernommen haben. Die Verwaltung umfaßt:

1. ein gemischtes Haupt-Comité, bestehend aus 8 Mitgliedern, nämlich 2 Vertreter der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft, 2 Vertreter der Est-Belge-Gesellschaft, 1 Vertreter der Entre Sambre et Meuse-Gesellschaft, 2 Vertreter der Aachen-Mastrichter-Gesellschaft und der General-Direktor des Grand Central Belge;
2. ein Betriebs-Comité, bestehend aus 2 Vertretern der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft, 1 Vertreter der Entre Sambre et Meuse-Gesellschaft und dem General-Direktor der Grand Central Belge.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt folgende Strecken:

1. von Moerdyk über Roozendaal und Antwerpen nach Aerschot . . . . 101,396 Kilometer
   und von Roozendaal nach Breda . . . . 23,000 „
2. von Louvain (Löwen) über Ottignies, Lodelinsart, Marcinelle und Valcourt nach Vireux . 127,766 „
   mit den Zweigbahnen a) von Lodelinsart nach Givet . . . . 57,887 „

zu übertragen 310,049 Kilometer

		übertragen	310,069 Kilometer
	b) von Marcinelle nach Charleroi		1,171 „
	c) „ Walcourt „ Morialmé		11,841 „
	d) „ Rossignol „ Florennes (Sambre et Meuse)		9,915 „
	e) „ Froidmont „ Phillippeville		4,546 „
	f) „ Mariemburg „ Couvin		5,466 „
3.	von Turnhout nach Tilburg		31,130 „
4.	von Aerschot über Hasselt nach Aachen		103,630 „
	und von Hasselt nach Landen		28,000 „
		Diesen	505,768 Kilometern
	treten noch hinzu die gepachteten Strecken: von Aerschot nach Louvain (Löwen) von		15,258 „
	„ „ „ Herenthals von		22,240 „
	ferner die Verbindung zwischen Rotterdam und Moerdyk, welche während des Baues dieser Strecke per Schiff erfolgt, von		37,000 „
		Auf diesen	580,266 Kilometern

= 77,04 Meilen Eisenbahn u. Dampfschifffahrt findet Personen- u. Güterverkehr statt.

Außerdem sind noch folgende Zweigbahnen vorhanden, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:

a) von Antwerpen Personenstation bis Antwerpen Güterstation	2,500 Kilometer	
b) „ Louvain Station bis Louvain Hafen	1,028 „	
c) „ Lodelinsart nach Jumet	3,786 „	
d) „ Embranchement de Dampremy	0,766 „	
e) „ Charleroi (ville haute) nach Gilly	2,251 „	
f) „ Embrachement des Ardinoises	1,780 „	
g) „ „ „ Rivages	1,565 „	
h) „ La Sambre nach Marchiennes	1,596 „	
i) „ Berzée nach Laneffe	4,168 „	
k) „ Morialmé (Straße) nach Morialmé (Gruben)	1,829 „	
l) „ „ (Gruben) „ „ (Abzweigung)	0,607 „	
zusammen		21,896 „
	Ueberhaupt	602,162 Kilometer
		= 79,94 Meilen à 7532 Meter.

Außerdem benutzt die Gesellschaft die 17,684 Kilometer lange Strecke von Herenthals nach Turnhout gemeinschaftlich mit der Lierre-Turnhouter Gesellschaft, deren Eigenthum sie ist. Die Strecken von Löwen nach Herenthals und von Turnhout nach Tilburg sind Eigenthum der „Nord de la Belgique“ Eisenbahn-Gesellschaft, die erstere ist von der Gesellschaft „Est Belge“ gegen eine Miethe von 1866 Thlrn. pro Kilometer, die letztere von der Grand Central Belge-Gesellschaft für gemeinschaftliche Rechnung gegen eine Miethe von 1422 Thlrn. pro Kilometer gepachtet.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1869 wurden 3 Lokomotiven, ein Personenwagen I. Klasse, zehn Gepäck- und ein Güterwagen angeschafft und 401 verschiedene Decken dem Betriebe zur Verfügung gestellt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Gesellschaft besitzt eine Central-Werkstätte in Löwen, in welcher im Jahre 1869 durchschnittlich 606 Arbeiter beschäftigt waren, und Filial-Werkstätten in Antwerpen und Moerdyk mit durchschnittlich 55 Arbeitern, in Lodelinsart und Chatelineau mit durchschnittlich 88 Arbeitern, in Walcourt mit durchschnittlich 46 Arbeitern, in Aachen und Mastricht mit durchschnittlich 62 Arbeitern pro Tag. In diesen Werkstätten werden alle vorkommenden Reparaturen und Erneuerungen ausgeführt, in der Central-Werkstätte zu Löwen auch Lokomotiven und Wagen erbaut.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

9 u. 11. Diese 4,91 Meilen repräsentiren die Länge der Flußverbindung zwischen Rotterdam und Moerdyk.

14. Die Bahnen, welche die Grand Central Belge-Gesellschaft bilden, sind am 1. Juli 1864 verschmolzen worden. Zu dieser Zeit waren im Betriebe die Linien der Antwerpen-Rotterdamer, der Est Belge und der Entre Sambre et Meuse Bahnen in einer Ausdehnung von . . . 398 Kilometern.

Seitens der Grand Central Belge sind dem Betriebe übergeben:

am 6. Juli 1864	die Strecke Antwerpen-Aerschot	42	„
„ 30. Januar 1865	„ „ Aerschot-Diest	17	„
„ 3. Juli 1866	„ „ Diest-Hasselt	21	„
„ 1. Oktober 1867	„ „ Turnhout-Tilburg	31	„

Am 1. August 1867 ist ferner der Betrieb der Bahnen von Landen nach Hasselt und von Hasselt nach Mastricht und Aachen, zusammen . . . 93 „

übernommen worden. zusammen 602 Kilometer.

75. Es sind concessionirt:

der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft	7 300 080 Thlr.
„ Est Belge Gesellschaft	11 036 373 „
„ Entre Sambre et Meuse Gesellschaft	7 836 733 „
„ Aachen-Mastrichter Gesellschaft	5 550 000 „
zusammen	31 723 186 Thlr.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel kann nicht stattfinden, weil die Gesellschaft sich nicht im Besitze der erforderlichen Materialien befindet.

85. Von den hier aufgeführten Summen haben verwendet:

die Antwerpen Rotterdamer Gesellschaft	6 732 977	Thlr.
„ Este Belge Gesellschaft	11 080 067	„
„ Entre Sambre et Meuse Gesellschaft	7 836 733	„
„ Aachen-Mastrichter Gesellschaft	5 549 990	„
„ Grand Central Belge	4 211 383	„
zusammen	35 411 150	Thlr.

Die Seitens des Grand Central Belge verwendete Summe vertheilt sich, wie folgt. Es kommen auf:

a) Arbeiten und verschiedene Kosten	1 020 831	Thlr.
b) Betriebsmaterial und Mobiliar	2 767 993	„
c) die Central-Werkstätte in Löwen	422 559	„
zusammen	4 211 383	Thlr.

86. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt eine Bahnlänge von 497 Kilometern oder 66 Meilen zu Grunde, weil das Anlagekapital der Strecke Turnhout-Tilburg von 31 Kilometern nicht festgestellt ist.

113—119. Dies sind diejenigen Anschaffungskosten, welche die Grand Central Belge-Gesellschaft seit der Verschmelzung der Bahnen gemacht hat; über die früher angeschafften Betriebsmittel können keine Angaben gemacht werden, weil die erforderlichen Notizen fehlen.

119. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Decken.

121e. Dies sind die beim Rangiren der Züge und im Reservedienst zurückgelegten Meilen.

121h. Hierin sind 3483 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven auf fremden Bahnen zurückgelegt haben.

125. Dies ist die Anzahl der zum Anheizen verbrauchten Bündel, eine Reduktion auf Klafter kann nicht stattfinden.

162. Hierin sind auch die auf Abonnements- und Retourbillets beförderten Personen enthalten.

181. Hierin sind 537 358 Personenmeilen enthalten, welche die Personen zwischen Moerdyk und Rotterdam per Dampfschiff zurückgelegt haben.

190a, 207, 218, 221, 262, 265 u. 268b. Diesen Durchschnittsberechnungen liegen 77,04 Meilen = 580,266 Kilometer zu Grunde.

196. Die hier aufgeführten Telegraphenstationen sind Seitens des Grand Central Belge für Privat-Depeschenverkehr eingerichtet. Auf den übrigen Stationen befindet sich der Depeschenverkehr in den Händen des Staats.

223—260. Da die Buchführung des Grand Central Belge von derjenigen der meisten übrigen Vereinsbahnen verschieden ist, so waren Abweichungen bei den einzelnen Ausgabepositionen unvermeidlich, wegen welcher auf die nachfolgenden Erläuterungen verwiesen wird.

223. Hierin sind 60 122 Thlr. Löhne der Bahnarbeiter und 13 596 Thlr. der Hülfs-Bahnarbeiter enthalten. Siehe auch die Erläuterung zu Kol. 228.

227. In dieser Summe sind auch die Kosten für die Ueberwachung des Telegraphendienstes enthalten.

228. Ebenso hierin die Kosten für Unterhaltung der Brücken und Durchlässe, der Signalapparate, Weichen, Kreuzungen und Böschungen.

231. Desgl. hierin 1473 Thlr. Ueberwachungskosten Seitens der Staatsregierung.

234. Desgl. hierin 37 560 Thlr. Unterhaltungskosten der gemeinschaftlichen Stationen.

237. Hierin sind auch die Gehalte und Ausgaben der Stations-Vorsteher mit 42 144 Thlrn., der Unter-Vorsteher und Assistenten mit 41 925 Thlrn. und die Löhne der Stationsarbeiter enthalten.

238. Desgl. hierin 6383 Thlr. Kosten der Verwaltung des Brennmaterials.

240. Diese Summe umfaßt die Gehalte, Löhne 2c. des Depot- und Remise-Personals mit 27 560 Thlrn. und 8307 Thlr. Kosten der verbrauchten Materialien.

242. Hierin sind auch die Kosten für die Visitation der Wagen mit 6776 Thlrn. enthalten.

243. Desgl. hierin 615 Thlr. für Heizung der Wagenzüge.

245. Von dieser Summe kommen 65 120 Thlr. auf den Rangirdienst durch Lokomotiven und 12 145 Thlr. auf den hydraulischen Dienst.

246d. Von der hier aufgeführten Summe kommen 13 602 Thlr. auf die Kosten der Unterhaltung und Neubeschaffung von Decken und 8824 Thlr. auf Reparaturkosten des fremden Betriebsmaterials.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

252. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten des Dampfschifffahrt-Dienstes zwischen Moerdyk und Rotterdam. Von derselben kommen der Hauptsache nach 12 380 Thlr. auf Gehalte und Löhne des Personals, 13 651 Thlr. auf Transportkosten (Kohlen 2c.) und Zollgebühren und 12 751 Thlr. auf Unterhaltungskosten der Schiffe.

256. In dieser Summe sind auch 8628 Thlr. Gehalt und Ausgaben des commerziellen Dienstes und dessen Agenturen und 11 506 Thlr. Gehalte, Löhne und Ausgaben der Magazine und Depots enthalten.

260. Ebenso hierin Entschädigungen, außergewöhnliche und unvorhergesehene Kosten.

264 u. 268a. Nach den Rechnungsnormen des Grand Central Belge wird der Zins für die gepachteten Strecken den Ausgaben nicht hinzugerechnet. Es würden demnach die Ausgaben nur 1 724 246 Thlr. und der Ueberschuß 1 586 299 Thlr. betragen. Der Ueberschuß erhöht sich nach der Rechnung des Grand Central Belge noch um die, in Kol. 231 enthaltenen Grundsteuern von 1471 Thlrn. und würde einschließlich dieser Summe 1 587 771 Thlr. betragen haben.

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . 1 542 025 Thlrn.
treten noch hinzu: an Wagenmiethen . . . . 21 114 „
sowie die Seitens des Belgischen Staats in Folge der übernommenen Garantieen zuzuschießenden Zinsen von . . . . 43 193 „
Diese 1 606 332 Thlr.

haben folgende Verwendung erhalten:

zu Pächten und Steuern (excl. der in Kol. 231 aufgeführten Grundsteuer)	1924 Thlr.
zu Miethen für Bahnstrecken, Wege, Gebäude und Stationen fremder Verwaltungen (excl. der Pacht für die Tilburgsche Strecke von 44 274 Thlrn., welche in Kol. 263 aufgeführt ist)	25 964 „
zu Schiff- und Hafensteuer und Bakengeld	441 „
zu Zinsen, Disconto und Provision	59 296 „
fester Antheil der Gesellschaft Entre Sambre et Meuse	206 667 „
zuerkannter Antheil derselben Gesellschaft	9333 „
Gewinnantheil der Beamten und der General-Direktion	11 723 „
zu Zinsen der Obligationen und Anleihen	76 577 „
zu diversen und unvorhergesehenen Ausgaben	7135 „
Antheil der Gesellschaft Est Belge 416 685 Thlr., von welchem jedoch 19567 Thlr. für die Aachen-Hasselt-Landener Bahnen in Abzug zu bringen sind, so daß verbleiben	397 118 „
Zinsen dieser Summe	7196 „
der Est Belge-Gesellschaft für Anlage-Arbeiten	21 203 „
der Aachen-Mastrichter Gesellschaft überwiesene Summe für die Bahn von Aachen nach Hasselt	173 333 „
bezahlte Summe für die Hasselt-Landener Bahn	30 422 „
der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft verbliebene Restsumme	578 000 „
Summe wie oben	1 606 332 Thlr.

335, 358, 372, 382, 383, 388, 399, 406 u. 435. Die hier aufgeführten Beamten und Arbeiter erhalten täglichen Lohn und zwar die Bahnwärter von 5,5 — 6 Sgr., die Erdarbeiter (Kol. 358) von 11,9 — 16,3 Sgr., die Magazindiener 19 Sgr., die Lokomotivführer von 1 Thlr. 2 Sgr. bis 1 Thlr. 10 Sgr. und incl. der Ersparnißprämien 1 Thlr. 16⅓ Sgr., die Feuerleute 18 — 24 Sgr. und incl. der Prämien durchschnittlich 24 Sgr. 3 Pf., die Wagenwärter 10—24 Sgr., die Stationsarbeiter (Kol. 399) 16,8 Sgr., die Material-Visitatoren von 24 — 28 Sgr., die übrigen in Kol. 406 aufgeführten 104 Beamte von 17 — 19 Sgr. und die in Kol. 435 aufgeführten 4 Beamte von 16 Sgr. bis 1 Thlr. 6 Sgr. pro Tag.

389. Diese 111 Beamte fungiren für den gesammten Expeditionsdienst.

427 u. 428. Diese Aemter werden ohne Besoldung durch die Agenten der Administration ausgeführt.

440—459. Es besteht eine „Beamten-Vorsichts- und Unterstützungskasse", welche im Jahre 1869 zus. 15 015 Thlr. vereinnahmte, 11 499 Thlr. verausgabte und einschließlich der Bestände früherer Jahre mit einem Vermögen von 7473 Thlrn. ult. 1869 abschloß.

77. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlagekapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

178. Die beförderten Thiere werden nach Wagenladungen berechnet, weshalb die Anzahl nicht angegeben werden kann.

234 u. 237. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- 2c. Dienstes auf denselben mitenthalten.

346. Der in Kol. 5 aufgeführte Direktor ist zugleich Ober-Ingenieur.

347—372. Die in den gemeinschaftlich benutzten Stationen Lüttich und Mastricht fungirenden Beamten sind hier nicht aufgeführt, da dieselben von der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft nicht angestellt sind (siehe auch Erläuterung zu Kol. 234 u. 237).

78. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1869 bis ult. April 1870.

II. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. April 1870 die Strecken:

von Amsterdam über Breukelen, Utrecht und Arnheim bis an die Preuß. Grenze bei Emmerich	14,66 Meilen,
nebst der am 5. November 1869 eröffneten Zweigbahn von Breukelen nach Harmelen	1,19 „
und von Utrecht über Gouda nach Rotterdam	7,04 „
zusammen	22,89 Meilen,
ferner die von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erbaute und gegen 5 Proc. des Anlage-Kapitals gepachtete Strecke von der Preuß. Grenze bis Emmerich	1,56 „
überhaupt	24,45 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Breukelen-Harmelen . . . . 23,83 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Im Jahre 1869/70 wurde auf einer Strecke von 1,12 Meilen das zweite Geleise gelegt. Auf zwei Strecken zwischen Amsterdam und Utrecht, sowie zwischen Utrecht und Rotterdam wurden Proben mit dem eisernen Oberbau nach dem Systeme des Regierungs- und Bauraths Hilf gemacht.

2. Zwei **Brücken** zwischen Utrecht und Rotterdam wurden verbreitert.

3. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Rotterdam wurde ein Personenperron angelegt und mehrere Stationsbauten von kleinerem Umfange auf den Stationen Arnheim, Nieuwerluis, Harmelen und Gouda ausgeführt.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Lokomotiven, 19 Personenwagen, 6 Gepäck- und 1 bedeckten Güterwagen vermehrt. 2 Lokomotiven wurden in Tender-Lokomotiven umgebaut.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Strecke Gouda-Haag von 28,44 Kilometern wurde am 1. Mai 1870 dem Betriebe übergeben.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 212 das Nähere enthalten. Die Zweigbahn Breukelen-Harmelen ist am 5. November 1869 dem Betriebe übergeben.

77—84. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I aus dessen Privatschatze zu 4½ Proc. garantirt worden sind.

96b. Dies ist ein Königl. Salonwagen, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

204. Dies sind Nebeneinnahmen aus dem Personenverkehre.

272. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1869 emittirte Actien-Kapital von rund 15 700 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividendengenuß.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen im Jahre 1869 . . . . 23,83 Meilen
„ Vorjahre . . . . . . 23,24 „
mithin pro 1869 mehr 0,59 Meilen.

440—459. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

79a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Wiener Eisenbahn, sowie

II. über das **Bahngebiet** derselben enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. werden nach Verhältniß der Länge der Bahnen mit 70 Procent von der Warschau-Wiener und mit 30 Procent von der Warschau-Bromberger Eisenbahn getragen.

V. **Bahn-Anlagen.** a) Geleise. Im Jahre 1869 wurden in nachstehenden Stationen die Geleise verlängert.

in Radziwillow um	325	lfde. Saschenen	in Zawiercie um	326	lfde. Saschenen
„ Petrikau „	412	„ „	„ Lazy „	239	„ „
„ Klomnice „	172,5	„ „	„ Zabkowice „	16	„ „
„ Czenstochau „	272,5	„ „	„ Sosnowice „	932	„ „
„ Poraj „	139,8	„ „	in Summe um	2834,8	lfde. Saschenen = 0,8 Meilen.

4,8 Meilen Hauptgeleis wurden mit Schienen des Profils I versehen, 3,5 Meilen erhielten hierbei neue eichene Schwellen und Kiesbettung und 0,6 Meilen nur neue eichene Schwellen.

b) Die **Brücken** Nr. 1 bis 15 wurden umgebaut und die Holzkonstruktionen durch Blechträger ersetzt.

c) **Stationsbauten.** Auf Station Warschau wurden die Wartezimmer III. u. IV. Klasse vergrößert, das Kesselhaus erweitert und ein Reifenglühofen neu gebaut. Auf Station Pruszkow wurde eine neue Wasserstation eingerichtet. Auf Station Grodzisk ist der Wasserstations-Brunnen 60 Fuß tiefer gebohrt worden. Auf Station Skierniewice sind die Wartesäle vergrößert. Auf Station Rogow wurde der Brunnen bis auf 265 Fuß durch einen eisernen Rohrbrunnen vertieft. Ebenso ist auf Station Czenstochau der Wasserstations-Brunnen bis auf 200 Fuß gebohrt und vertieft. Auf Station Lazy ist ein neuer Wasserstations-Brunnen angelegt und ein Zwischenperron hergestellt. Auf Station Zabkowice ist das alte Stationsgebäude zu einem Familienhause umgebaut, der Perron verlängert, ein Zwischenperron hergestellt, daselbst und in Station Myszkow Wasserstations-Brunnen eingerichtet. Auf Station Sosnowice wurde die zweite Hälfte des Familienhauses für 16 Familien erbaut.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Diese Summe enthält auch die Kapitals-Einlage des Gouvernements im Betrage von 4 000 000 Rubel Silber, für welche die Gesellschaft eine Rente zu zahlen hat.

84. Hierin ist auch die für die Ablösung der Gründerrente gezahlte Summe von 1 250 000 Rubel S. enthalten.

88. Die Actien unterliegen ebenfalls der Amortisation. Am Schlusse des Jahres 1869 waren amortisirt 638 300 Rubel S. Actien und 118 125 Rubel S. Obligationen.

96a. Von den hier aufgeführten Personenwagen werden 11 Stück auch als Postwagen benutzt.

96d. Außerdem sind noch 9 Salon- und 1 Küchenwagen vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebs- und der Wärterlokale.

270a. Hierin ist auch die Jahresrente des Staats von 250 000 Rubel S. und der zur Amortisation der Obligationen verwendete Betrag enthalten.

270b. Dagegen ist diese Summe zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

272. Die Dividende für das Jahr 1869 betrug 5,75 Rubel Silber pro Actie, nach dem Emissionscours von 60 repräsentiren dieselben 9,58 Proc.

412, 413 u. 416. Von den hier aufgeführten Beamten sind im Büreau des Verwaltungsraths beschäftigt: 1 General-Sekretär, 3 Expedienten und 2 Büreaudiener.

79b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Bromberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869 nicht vorgekommen.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Zu den Kosten der Direktion, der Centralleitung 2c., welche mit der Warschau-Wiener Bahn gemeinschaftlich ist, trägt die Warschau-Bromberger Eisenbahn 30 Proc. bei.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Bahn-Anlagen.** Zur Unterhaltung der Geleise wurden 19 417 neue kieferne, 9450 neue eichene Schwellen und 1469 Schienen des Profils II ausgewechselt. Bei Rekonstruktion von 1480 lfde. Saschenen Geleise sind 1078 Schienen verwendet. Auf den Stationen Pniewo, Ostrow, Wloclawek und Alexandrowo sind 896 lfde. Saschenen Nebengeleise erbaut.

Statt der hölzernen Wärterbuden Nr. 59 und 91 sind massive Wärterhäuser erbaut worden.

Die elektrische Telegraphenleitung wurde rekonstruirt und 1361 Stangen, sowie 47 Isolatoren ausgetauscht. Auf der Strecke von Kutno bis zur Preußischen Grenze wurden die Träger von 20 auf 16 für die Werst reducirt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

230. Dies sind die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebs- und der Wärterlokale.

270b u. 272. Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals waren 248 040 Rubel S. und zur Amortisation desselben 31 005 Rubel S. erforderlich. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von ca. 1,80 Proc. aus, weshalb das Gouvernement den an 4 Proc. fehlenden Betrag von 167 295 Rubeln S. und ½ Proc. = 31 005 Rubel S. zur Amortisation der Actien in Folge der von ihm übernommenen Zinsgarantie zuschießen mußte.

296. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4 Proc. betragen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das

Betriebs-Jahr 1870.

Herausgegeben

von

der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

XXI. Jahrgang.

Berlin, 1872.

Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Inhalt.

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,13 Pariser Linien = 0,96618 Pariser Fuß = 0,313853 Meter = 31,385354 Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,7662425 Meter (1 Meter = 3,1862 Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,48 Meter = 7,532 Kilometer,

> 1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter,
> 1 Oesterr. Meile à 4000 Wr. Klafter = 7586,66 Meter = 1,00719 Preuß. Meilen à 7532,48 Meter,
> 1 Sächsische Meile = 7500 Meter, 1 geogr. Meile = 7420,44 Meter,

d) 1 Kubikfuß = 0,030916 Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,338928 Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,1200 Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der Jahrgang 1868 enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen und der Jahrgang 1869 die Nachrichten über das Beamten-Personal.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. Außer den in den Tabellen aufgeführten Bahnen gehörten dem Vereine noch an:

a) Die Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Dieselbe umfaßt die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt . . . . . . 8,68 Meilen
nebst der, der Gesellschaft Mackenzie & Comp. gehörigen, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachteten Strecke Hasselt-Landen . . . . 3,72 „
zusammen 12,40 Meilen.

Der Betrieb der Bahn von Aachen nach Hasselt ist vom 1. August 1867 ab auf den in Brüssel domicilirenden Grand Central Belge übergegangen, welcher gleichzeitig auch den Betrieb der Strecke Hasselt-Landen übernommen hat. Der der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft ausschließlich zustehende Kohlentransport aus dem Wurmreviere in der Richtung nach Aachen wurde vom 1. August 1867 ab der Bergisch-Märkischen E. gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme übertragen. In Folge dieses Betriebs-Ueberganges ist die Aachen-Mastrichter Direktion nicht in der Lage, ausführliche statistische Notizen zu liefern.

Ueber das Anlage-Kapital und die Betriebsmittel sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik (Kol. 76—120) die näheren Mittheilungen enthalten.

Im Jahre 1870 betrug die Einnahme der Strecke Aachen-Hasselt: aus dem Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Vieh-Verkehre 319 153 Frcs., aus dem Güter-Verkehre 599 186 Frcs., an Extraordinarien (incl. der Telegramme) 17 861 Frcs., zusammen 936 200 Frcs. Da die der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft von der Brutto-Einnahme zukommenden 45 Proc. den Betrag von 650 000 Frcs., welchen der Grand Central Belge ihr vertragsmäßig zu zahlen hat, nicht erreichten, so hat Letzterer im Jahre 1870 wieder einen Zuschuß von 236 610 Frcs. leisten müssen, der vertragsmäßig erst dann aus den Einnahmen vorweggenommen resp. erstattet wird, wenn die jährliche Brutto-Einnahme der Strecke Aachen-Hasselt die Summe von 1 462 000 Frcs. übersteigt.

Der Reinertrag der Grube Kirchrath betrug 83 448 Frcs. = 22 253 Thlr. und die 50 Proc. der Brutto-Einnahme aus den Kohlentransporten des Wurmreviers beliefen sich auf

17 060 Thlr. Nach Abzug der zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen verwendeten Beträge ergab das Gewinn- und Verlust-Conto einen Ueberschuß von 18 292 Thlrn. Davon sind 16 500 Thlr. oder 1 Thlr. 6 Sgr. pro Actie an die Actionaire vertheilt und der Rest, abzüglich des Antheils für den Reservefonds und der Tantième für die Verwaltung, asservirt worden.

b) Die Oesterreichische Nordwestbahn. Von den der Oesterreichischen Nordwestbahn-Gesellschaft concessionirten Linien, welche nach vollendetem Ausbau eine Ausdehnung von circa 130 Meilen haben werden, befanden sich ult. 1870 im Betriebe die Strecken: Kolin-Goltsch-Jenikau (4,12 Meilen) seit 6. Dezember 1869, Kolin-Jung-Bunzlau (7,16 Meilen) seit 27. Oktober 1870, Trautenau-Parschnitz (0,56 Meilen) seit 25. Oktober 1870 für den Güter- und seit 21. Dezember 1870 für den Personen-Verkehr, Deutsch-Brod-Goltsch-Jenikau (5,74 Meilen), Groß-Wossek-Wostromer (6,46 Meilen) und Trautenau-Pelsdorf (3,65 Meilen) seit 21. Dezember 1870. Der Betrieb dieser Linien in einer Gesammt-Ausdehnung von 27,69 Meilen erfolgte für Rechnung des Baufonds, weshalb weder ein Rechnungs-Abschluß, noch ein Rechenschaftsbericht aufgestellt worden ist. Die Verwaltung war daher nicht in der Lage, statistische Notizen für das Jahr 1870 zu liefern.

VI. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . .“ auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in dem statistischen Berichte (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
	I. Staatsbahnen.						
1	Badische	Direktion der Großherz. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	12*	—	—
2	Bayerische	Gen.-Direktion der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—*	—*	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	Großherzogliche Eisenbahn-Direktion	Schwerin	—	3	2000—3500	—
4	Main-Neckar-E.	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
5	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgische Eisenbahn-Direktion	Oldenburg	—	2	1400—2000	—
6	Bebra-Hanauer	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	1300—1900	—
7	Hannoversche	Königl. Eisenbahn-Direktion	Hannover	—	12	720—3000	—
8	Main-Weser-B.	Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1200—1800	—
9	Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	4*	900—1800	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen E	Berlin	—	8*	1300—2000	—
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	8	1200—2000	—
12	Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	900—2000	—
13	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	4	720—2000	—
14	Sächsische Staats-E.	Königl. Gen.-Direktion der Sächsischen Staats-E.	Dresden	1*	12	1200—2500	—
15	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	2*	9	743—22[illegible]6	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltung.						
16	a. Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	14	720—2000	—
	b. Hessische Nordbahn	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische						
	b. Breslau-Posen-Glogauer						
	c. Stargard-Posener	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	7*	720—2000	—
	d. Neisse-Brieger						
	e. Wilhelms-Bahn						
18	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	900—2000	—
19	a. Gößnitz-Geraer						
	b. Greiz-Brunner	Königl. Gen.-Direktion der Sächsischen Staats-E.	Dresden	—	—*	—	—
20	a. Löbau-Zittauer						
	b. Zittau-Reichenberger						
	b) in Privatverwaltung.						
21	a. Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft	Altona	—	5	525—2800	—
	b. Schleswigsche						
22	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	1	3429	—
23	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenb.-Ges.	Berlin	6	2	300—1500	2745—4117
24	Berlin-Görlitzer	Direktion der Berlin-Görlitzer Eisenb.-Ges.	Görlitz	—	3*	1800—4000	—
25	Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger Eisenb.-Ges.	Berlin	—	3	2500—6000	—
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Berlin	2	4	800—4200	—
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.						
	b Starg.-Cösl.-Clb.	Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenb.-Ges.	Stettin	—	7	500—5000	—
	c. Cöslin-Danziger						
	d. Vorpommersche						
28	Braunschweigische	Direktion der Braunschweigischen Eisenb.-Ges.	Braunschweig	—	4	—	—
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	7	2	je 3000	je 637,5
30	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
31	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenb.-Ges.	Glückstadt	2	1	900	779
32	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	2248—4496
33	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger Eisenb.-Ges.	Homburg v. d. H.	7	—	—	1441
34	Kirchheimer	Verwaltungsrath der Kirchheimer Eisenb.-Ges.	Kirchheim u. T.	7	—	—	—
35	Köln-Mindener	Direktion der Köln-Mindener Eisenb.-Ges.	Köln	7	·	—	—
36	a. Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
	b. Cottbus-Großenhainer	Vorstand der Cottbus-Großenhainer Eisenb.-Ges.	Cottbus	—	4	300—1700	—
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-Eisenb.-Ges.	Nürnberg	6	1	572	—
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	Direktion der Lübeck-Büchener Eisenb.-Ges.	Lübeck	3	2	2200—2400	—
39	Märkisch-Posener	Verwaltungsrath der Märkisch-Posener Eisenb.-Ges.	Guben	15	—	—	—

A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen. (Forts.)		1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung.			
				a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr	d. Tantième. Thlr
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz. b. Halle-Kasseler	Direktorium der Magdeb.-Cöthen-Halle Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4500	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche c. Stendal-Salzwedel	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	2	9	200—5000	—
42	Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
43	Nordhausen-Erfurter	Direktion der Nordhausen-Erfurter Eisenb.-Ges.	Nordhausen	3	2	500—1500	—
44	Oberhessische	Verwaltungsrath der Oberhessischen Eisenb.-Ges.	Gießen	7	—	—	—
45	Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	17	—	—	—
46	Pfälzische Eisenbahnen	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh.	24	2	2857—4572	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	Direktion der Rechten Oder-Ufer-Eisenb.-Ges.	Breslau	6*	3	1800—4000	1000—1200
48	Rheinische	Direktion der Rheinischen Eisenb.-Ges.	Köln	6*	—	—	—
49	Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus-Eisenb.-Ges.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
50	a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen Eisenb.-Ges.	Erfurt	3	5	400—2500	—
51	Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—*
B. Oesterreichische Bahnen.							
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie b. südliche Linie	Verwaltungsrath der Königl. Ungarischen Staats-E.	Pest	5	—	—	—
53	Alföld-Fiumaner	Verwaltungsr. d. Alföld-Fiumaner E. (Großwardein-Essegg)	Pest	15	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	Verwaltungsr. der K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	13 925
55	Böhmische Nordbahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Böhmischen Nordb.-G.	Prag	12	—	—	—
56	Böhmische Westbahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	12	—	—	10 000
57	Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. priv. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	Brünn	6	—	—	—
58	Buschtěhrader	General-Direktion der a. p. Buschtěhrader Eisenb.	Prag	8	—	—	je 2000
59	Fünfkirchen-Barcs'er	Verwaltungsr. der K. priv. Fünfkirchen-Barcs'er E.	Pest	10	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	18	—	—	72 796
61	Graz-Köflacher	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E. u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	10 000
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb. b. Mährisch-Schles. Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	12	—	—	je 2800
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-B.	Wien	15	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn b. Lamb.-Gmund. c. Pferdebahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	17 183
65	Kaschau-Oderberger	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Kaschau-Oderbrg. E.-G.	Pest	11*	—	—	2000
66	Kronprinz-Rudolf-Bahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kronprinz Rudolf-B.	Wien	11	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer b. Czernowitz-Suczawaer c. Rumänische Linie	Verwaltungsr. d. K. K. pr. Lemb.-Czern.-Jassy-E.-G.	Wien	—	16	1667—2333	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	Administr. der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifff.-G.	Wien	6	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. der K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
70	I. Siebenbürger	Verwaltungsr. der K. priv. I. Siebenbürger Eisenb.	Pest	16	—	—	—
71	Südbahn und Tyroler	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Gesellsch.	Wien	13	—	—	2000—6000
72	Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. der K. K. priv. Süd-Nordd. Verb.-B.	Wien	11	—	—	—
73	Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-Eisenb.-Ges.	Pest	15	—	—	26 667
74	Turnau-Kralup-Prager	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Turnau-Kral.-Prag. E.-G.	Prag	12	—	—	—
75	Ungarische Ostbahn	Verwaltungsrath der K. priv. Ungarischen Ostbahn	Pest	16	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.							
76	Niederländische Staats-E.	Gen.-Dir. d. Ges. f. d. Betrieb d. Niederl. Staats-E.	Haag	—	1	—	—
77	Grand Central Belge	Haupt-Comité der Eisenbahn Grand Central Belge	Brüssel	8	—	—	—
78	Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Brüssel	9	—	—	—
79	Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenb.-Ges.	Utrecht	—	4	1428—4 71	—
80	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion d. Warschau-Wiener u. Warsch.-Bromb. E.	Warschau	—	2	3500—5000	3000

	1–2	3	4		5	
	A. Deutsche Eisenbahnen.	**Kontrolirende Behörde.**	Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
	I. Staatsbahnen.					
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2	Bayerische	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	Königl. Preuß. Handels-Ministerium, Großherzogl. Hessisches Finanz-Ministerium und Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
5	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer					
7	Hannoversche					
8	Main-Weser-B.					
9	Nassauische	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten				
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.		—	—	—	—
11	Preußische Ostbahn					
12	Saarbrücker					
13	Westfälische					
14	Sächsische Staats-E.	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
15	Württembergische	Königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter **Staatsverwaltung.**					
16	a. Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten: Gesellschafts-Deputation der Berg.-Märkischen E.-G.				
	b. Hessische Nordbahn		15	15	—	—
17	a. Oberschlesische	Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.				
	b. Breslau-Posen-Glogauer		15	6	—	—
	c. Stargard-Posener	Verwaltgsr. d. Starg.-Pos. E.	4	2	—	—
	d. Neisse-Brieger	Verwaltungsrath	7	3	—	—
	e. Wilhelms-Bahn	Verwaltungsrath	6	3	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abth. für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel: Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
20	a. Löbau-Zittauer	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	
	b) in **Privatverwaltung.**					
21	a. Altona-Kieler	Ausschuß der Altona-Kieler E.-G.	25	—	Ausführender Direktor (zugleich Mitglied der Direktion.)	2800
	b. Schleswigsche					
22	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung	18	—	Direktor	3429
23	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Betriebs-Direktor	2350
24	Berlin-Görlitzer	Verwaltungsrath	15	—	—	—
25	Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied des Direktoriums.)	3000
27	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	Verwaltungsrath	15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
	b. Starg.-Cösl.-Clb.					
	c. Cöslin-Danziger					
	d. Vorpommersche					
28	Braunschweigische	Aufsichtsrath	18	—	Bahn-Direktor	1400
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	Ausschuß	10	7	—*	—*
30	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1714
31	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c.
32	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß	5	—	5* Oberbeamte	—
33	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1600
34	Kirchheimer	Ein von der Gen.-Vers. zu ernennender Rechnungs-Revident	—	—	Betriebs-Vorstand	286
35	Köln-Mindener	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1800
36	a. Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächtigter und Betriebs-Direktor	
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—		1825*
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Direktorial-Sekretär	614
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	Ausschuß	15	—	—	—
39	Märkisch-Posener	—	—	—	Spezial-Direktor / Betriebs-Direktor	3000 / 3000

A. Deutsche Eisenbahnen.	3	4		5	
		Zahl der Mitglieder		Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen).	
II. Privatbahnen. (Forts.)	Kontrolirende Behörde.	a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Amtstitel.	Gehalt. Thlr
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1800
b. Halle-Kasseler				Betriebs-Direktor	2000
41 a. Magdeburg-Halberstädter					
b. Magdeb.-Wittenbergesche	Ausschuß	24	6	2 Betriebs-Direktoren	je 2000
c. Stendal-Salzwedel					
42 Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Betriebs-Direktor	2000
43 Nordhausen-Erfurter	Verwaltungsrath	15	—	Betriebs-Direktor	1600
44 Oberhessische	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	3	—	. . . .	—
45 Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
46 Pfälzische Eisenbahnen	Verwaltungsraths-Ausschuß	6	—	Direktor	4572
47 Rechte Oder-Ufer-E.	Verwaltungsrath	11	3	Die besold. Mitgl. d. Direkt.	—
48 Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitgl. d. Direktion)	3000
49 Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	3085
50 a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Betriebs-Inspektor	2200
b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
51 Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	1700
B. Oesterreichische Bahnen.					
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie, b. südliche Linie	Königl. Ungarisches Kommunikations-Ministerium	—	—	Direktor	2400
53 Alföld-Fiumaner	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor	—
54 Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	2	Administrativer Direktor	3333
55 Böhmische Nordbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2667
56 Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor / General-Sekretär	4000 / 4000
57 Brünn-Rossitzer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebsleiter	—
58 Buschtěhrader	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General Direktor	5332
59 Fünfkirchen-Barcs'er	Rechnungs-Revisions-Ausschuß	3	3	. . . .	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	16 100
61 Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	2	Betriebs-Direktor	4000
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor	16 000
b. Mährisch-Schles. Nordb.				General-Sekretär	9000
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn, b. Lamb.-Gmund, c. Pferdebahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Bau- u. Betriebs-Direktor	9100
65 Kaschau-Oderberger	. . . .	—	—	General-Direktor	10 000
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer					
b. Czernowitz-Suczawaer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 000
c. Rumänische Linie					
68 Mohacs-Fünfkirchener	. . . .	—	—	Betriebs-Direktor	—
69 a. Oesterreichische nördliche					
b. Oesterreichische südöstliche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General Direktor	10 666
c. Wien-Neu-Szönyer					
70 I. Siebenbürger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	8000
71 Südbahn und Tiroler	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General Direktor	18 000
72 Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	1	Direktor	4000
73 Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Technischer Direktor / Administrativer Direktor	4000 / 4000
74 Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2667
75 Ungarische Ostbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	8000
C. Fremdländische Bahnen.					
76 Niederländische Staats-E.	Kommissarien der Gesellschaft	15	—	. . . .	—
77 Grand Central Belge	. . . .	—	—	General-Direktor	—
78 Lüttich-Mastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	220[illegible]
79 Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ober-Ingenieur	342[illegible]
80 a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	150[illegible]
b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	9	—		

	A. Deutsche Eisenbahnen.	6	7
		Die Bahn führt	
		von	über
	I. Staatsbahnen.		
1	Badische	Mannheim u. Würzburg	Heidelberg, Carlsruhe, Basel (u. s. w. wie S. 133)
2	Bayerische	Lindau München	Augsburg, Gunzenhausen, Nürnberg, Bamberg, Neuenmarkt (u. s. w. wie S. 135) Ingolstadt, Gunzenhausen nach Würzburg, von Nürnberg über Würzburg nach Aschaffenburg, von Ulm über München
3	Friedrich-Franz-E.	Lübeck	Kleinen (Abzw. über Schwerin nach Hagenow und nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Rostock), Güstrow, Malchin und Neubrandenburg
4	Main-Neckar-E.	Frankfurt a. M.	Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
5	Oldenburgische	Bremen	Oldenburg (Flügelbahn nach Wilhelmshafen)
6	Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld, Fulda, Elm und Gelnhausen
7	Hannoversche	Hannover	Lehrte (u. s. w. wie S. 141) nach der Braunschweigischen Grenze, Harburg, Bremen
8	Main-Weser-B.	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
9	Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Diez (Zweigb. nach Zollhaus), Limburg (Zweigb. nach Hadamar) und Weilburg
10	a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. d. O., Guben, Soran, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigb. nach Görlitz), Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt
	b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt	Lauban, Reibnitz, Hirschberg, Ruhbank (Zweigb. nach Liebau), Waldenburg u. Landeshut
11	Preuß. Ostbahn	Berlin	Cüstrin (Zweigb. nach Frankfurt a. d. O.), Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigb. über Thorn nach d. Gr. bei Otloczyn), Dirschau (Zwgb. üb. Danzig n. Neufahrwasser), Königsberg u. Insterburg
12	Saarbrücker	d. Bayer. Gr. bei Bexbach St. Johann-Saarbrücken	Neunkirchen, St. Johann-Saarbrücken nach Saargemünd und Saarlouis, Merzig, Saarburg und Conz (Zweigb. nach der Grenze bei Wasserbillig)
13	Westfälische	Grenze bei Warburg, resp. bei Holzminden	Altenbeken, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Salzbergen, Lingen, Papenburg u. Leer
14	Sächsische Staats-E.	Leipzig Dresden	Gößnitz, Werdau, Reichenbach (u. s. w. wie S. 156) Pirna nach Bodenbach, von Dresden über Bautzen nach Görlitz), von Dresden über Chemnitz und Glauchau nach Annaberg und von Zittau nach
15	Württembergische	Bruchsal in Baden	Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Ulm (u. s. w. wie S. 160)
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung.		
16	a. Bergisch-Märkische	Aachen	Gladbach, Düsseldorf, Elberfeld (u. s. w. wie S. 162)
	b. Hessische Nordbahn	der früheren Gr. b. Haueda	Hümme (Zweigb. nach Carlshafen), Kassel, Guntershausen und Bebra
17	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Kosel, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt und Glogau)
	c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Wronke, Kreuz, Woldenberg und Arnswalde
	d. Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
	e. Wilhelmsbahn	Cosel	Rendza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
18	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Creuznach, Sobernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
19	a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Ronneburg
	b. Greiz-Brunner	Neumarkt	
20	a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oderwitz
	b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau und Kratzau
	b) in Privatverwaltung.		
21	a. Altona-Kieler	Altona	Neumünster nach Neustadt, Rendsburg (u. s. w. wie S. 176)
	b. Schleswigsche	Rendsburg	Schleswig, Jübeck (Zwgb. nach Tönning), Nordschleswigsche Weiche (Zwgb. nach Flensburg), Tingleff (Zweigb. nach Tondern), Rothenkrug (Zweigb. nach Apenrade), Woyens (Zweigb. nach Hadersleben
22	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring, Regensburg (u. s. w. wie S. 177)
23	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Flügelb. nach Röderau), Wittenberg (Zweigb. nach Dessau und Cöthen), Bitterfeld (Zweigbahn nach Leipzig und Dessau)
24	Berlin-Görlitzer	Berlin	Königs-Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, Vetschau, Cottbus, Spremberg u. Weißwasser
25	Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigbahn nach Lauenburg)
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
27	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.	Berlin	Neustadt-Eberswalde (Zwgb. nach Wriezen), Angermünde u. Stettin nach Stargard u. von Pasewalk
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	Stargard i. Pom.	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein, Belgard (Zwgb. üb. Cörlin nach Colberg)
	c. Cöslin-Danziger	Cöslin	Schlawe, Stolp, Lauenburg i. Pom., Neustadt i. Westpr.
	d. Vorpommersche	Angermünde	Prenzlau, Pasewalk (Zweigb. nach Stettin), Anklam, Züssow (Zweigb. nach Wolgast) u. Greifswald
28	Braunschweigische	Oschersleben	Jerxheim, Wolfenbüttel (u. s. w. wie S. 186) und Braunschweig
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	Breslau Liegnitz	Canth, Königszelt und Freiburg Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
30	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Groß-Auheim
31	Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
32	Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Mainz nach der Grenze bei Worms und nach Frankfurt a. M., von Worms nach Alzey, von Mainz über Darmstadt (u. s. w. wie S. 191)
33	Homburger	Homburg v. d. H.	
34	Kirchheimer	Kirchheim u. T.	Oethlingen
35	a. Köln-Mindener	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zgb. n Ruhrort u. üb. Wesel n. Emmerich) Dortmund, Hamm u. Bielefeld
	b. Köln-Gießener	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
36	a. Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf { Wurzen, Riesa, Röderau, Pristewitz (Zweigb. nach Großenhain) und Coswig Grimma, Leisnig, Döbeln und Meißen }
	b. Cottbus-Großenhainer	Cottbus	Drebkau, Senftenberg, Ruhland und Ortrand
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
38	a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
	b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck
39	Märkisch-Posener	Frankfurt a. d. O. Guben	Sternberg, Schwiebus Rothenburg, Züllichau } Bentschen, Neutomysl und Buk

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtete	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
							Mittlerer Jahresdurchschnitt					
nach	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer.	Meilen	Meilen	Kilometer	
Constanz	124,11	934,80	—	3,26*	127,37	959,36	122,28	921,04	129,0	45,57*	343,24	1
Hof und Eger / Salzburg	204,21	1538,86	7,76	41,61	238,16	1793,32	236,23	1779,29	238,16	27,07	203,92	2
d. Preuß.-Mecklenb. Grenze	42,61	320,94	—	—	42,61	320,94	38,66	291,19	42,7	—	—	3
Heidelberg	11,63	87,60	—	—	11,63	87,60	—	—	11,82	10,25	77,29	4
Leer	20,12	151,56	—	—	20,12	151,56	—	—	20,21	—	—	5
Hanau	19,20	144,61	—	—	19,20	144,61	—	—	19,50	4,756*	35,82	6
Geestemünde u. Kassel	111,242	837,875	1,744	6,230	115,718	871,588	109,877	827,638	113,0	57,978*	436,693	7
Frankfurt a. M.	26,43	199,11	—	—	26,43	199,11	—	—	27,0*	26,43	199,11	8
Wetzlar	27,56	207,73	—	—	27,56	207,73	26,98	203,21	27,80	1,72*	12,97	9
Breslau	51,62	388,80	—	—	51,62	388,80	—	—	51,7	51,31	386,47	10a
Altwasser	23,12	174,14	—	—	23,12	174,14	—	—	23,1	—	—	- b
d. Ruff. Gr. b. Eydtkuhnen	121,78	917,25	—	—	121,78	917,25	—	—	121,80	43,93*	330,88	11
der Grenze bei Forbach / Trier	21,20	159,71	—	0,64	21,84	164,50	20,89	157,34	21,93	4,26*	32,09	12
Emden	52,47	395,20	0,61	—	51,86	390,61	—	—	51,88	15,54*	117,05	13
Hof und Eger / Groß-Schönau	100,97	760,51	—	7,49	108,46	816,92	—	—	109,14	73,30*	552,10	14
Friedrichshafen	137,56	1036,26	0,09	0,39	137,88	1038,24	127,27	958,65	137,86	20,27*	152,699	15
Soest, Hamm u. Siegen	94,71	713,36	—	0,40*	95,11	716,37	90,40*	680,89	95,42*	46,04*	346,77	16a
Gerstungen	19,20	144,61	—	0,62	19,82	149,26	—	—	20,25	5,27*	39,69	- b
Oswiecim	36,15	272,28	2,02	0,76	34,91*	262,94	34,83	262,34	33,2 resp. 34,61*	26,06*	196,28	17a
Posen	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	2,79*	21,01	- b
Stargard	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,7	—	—	- c
Neisse	5,83	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—	- d
d. Pr. Grenze bei Oderberg	22,66	170,68	—	1,99	24,65*	185,66	—	—	24,7	—	—	- e
Neunkirchen	16,00	120,518	—	—	16,00	120,518	—	—	16,13	—*	—	18
Gera	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,6	0,03	0,23	19a
Greiz	1,36	10,24	—	0,20*	1,56	11,75	—	—	1,6	—	—	- b
Zittau	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30	20a
Reichenberg i. Böhmen	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—	- b
Kiel	32,20	242,53	—	—	32,20	242,53	—	—	32,20	14,92*	112,38	21a
der Jütischen Grenze	30,5	229,73	—	—	30,5	229,73	—	—	30,9	—	—	- b
Nürnberg und Eger	82,5	621,39	1,1	—	81,4	613,10	—	—	81,5	1,12*	8,43	22
Halle	47,398	357,00	—	1,745	49,143	370,15	—	—	50,5	24,772*	186,58	23
Görlitz	27,60	207,88	—	—	27,60	207,88	—	—	27,60	—	—	24
Bergedorf (bis Hamb. gep.)	37,62	283,43	—	2,83	40,32*	303,69*	—	—	40,00	35,91	270,47	25
Magdeburg	19,54	147,17	—	—	19,54	147,17	—	—	20,0	18,91	142,43	26
d. Mecklenburgischen Grenze	29,58	222,80	—	—	29,56	222,60	—	—	29,8	11,10*	83,61	27a
Cöslin	22,85	172,11	—	—	22,85	172,11	—	—	23,1	—	—	- b
Danzig	26,17	197,11	—	—	26,17	197,11	15,00	112,98	26,4	—	—	- c
Stralsund	30,46	229,42	—	—	30,46	229,42	—	—	31,5	—	—	- d
der Hannoverschen Grenze	36,36	273,86	—	1,72	38,08	286,82	—	—	37,1 resp. 1,8*	28,38*	213,76*	28
Waldenburg resp. Hermsdorf, Frankenstein	22,80	171,73	—	—	22,80*	171,73	—	—	22,6	2,84*	21,39	29
d. Bayer Gr. bei Kahl (gerechnet bis Aschaffenburg)	3,29	24,808	—	2,17*	5,46	41,126	—	—	5,55	2,22	16,70	30
Itzehoe	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50	—	—	31
Aschaffenburg	41,13	309,79	—	0,39	41,52	312,73	38,70	291,46	47,34	7,66*	57,83	32
Frankfurt a. M.	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—	33
Unterboihingen	0,865	6,515	—	—	0,865	6,515	—	—	0,9	—	—	34
Minden / Gießen	73,035	550,024	2,107	—	70,918	534,154	—	—	70,918	40,307*	303,592	35
Dresden	30,03	226,19	—	—	30,03	226,19	—	—	28,8*	16,53*	124,50	36a
Großenhain	10,6	79,84	—	—	10,6	79,84	7,36	55,43	10,6	—	—	- b
Fürth	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—	37
Büchen	6,30	47,45	—	—	14,75	111,09	—	—	6,30	—	—	38a
Hamburg	8,45	63,64	—	—					8,30	—	—	- b
Posen	36,046	271,50	—	—	36,046	271,50	18,865	140,88	36,2	—	—	39

	A. Deutsche Eisenbahnen.	6	7
		Die Bahn führt	
	II. Privatbahnen. (Forts.)	von	über
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigbahn nach Staßfurt und Lödderburg), Cöthen und Halle
	b. Halle-Kasseler	Halle	Eisleben, Sangerhausen, Nordhausen und Heiligenstadt
41	a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Oschersleben, Halberstadt (Zweigbahn nach Vienenburg) und Quedlinburg
		Halberstadt	Frose (Zwgb. nach Ballenstedt), Aschersleben, Güsten (Zwgb. nach Staßfurt) u. Bernburg
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Tangerhütte (Zweigb. nach Bäthen), Stendal, Osterburg und Seehausen
	c. Stendal-Salzwedel	Stendal	Bismark
42	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Sprottau und Sagan
43	Nordhausen-Erfurter	Nordhausen	Wolkramshausen, Sondershausen, Greußen und Straußfurt
44	Oberhessische	Gießen	Grünberg, Alsfeld und Lauterbach Lich, Nidda und Büdingen
45	Ostpreußische Südbahn	Pillau	Königsberg, Pr. Eylau, Bartenstein, Rastenburg und Lötzen
46	Pfälzische Eisenbahnen	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zwgb nach Zweibrücken und von Schwarzenacker nach St. Ingbert), Landstuhl (Zwgb. nach Kusel), Kaiserslautern, Neustadt (Zwgb. nach Dürkheim u. üb. Landau u. Winden (Zwgb. nach Maxau u. Bergzabern) nach Weißenburg, Schifferstadt (Zweigb. nach Germersheim) u. Ludwigshafen
47	Rechte Oder-Ufer-E.	Breslau	Oels, Kreuzburg, Bossowska (Flügelbahn nach Oppeln), Tarnowitz, Beuthen, Tichau (Flügelbahn nach Lazisk) und Pleß
48	Rheinische	Köln	Düren (Flügelb. über Call nach Gerolstein), Aachen (u. s. w. wie S. 208), nach Herbesthal u. Eupen, von Köln nach Nymwegen und Zevenaar, von Köln nach Bingerbrück und von Ehrenbreitstein
49	Taunus-E.	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
50	a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigb. nach Gera), Weimar, Erfurt, Dietendorf (Zweigb. nach Arnstadt), Gotha (Zweigb. nach Leinefelde) und Eisenach
	b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
51	Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grünheide
	B. Oesterreichische Bahnen.		
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	Pest	Hatvan (Flügelb. nach Salgo Tarjan), Bamos-Györk (Zwgb. nach Gyongyös) und Füzes Abony
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	Zakany	Verbovec
53	Alföld-Fiumaner	Csaba	Oroshaza, H. M. Vasarhely, Szegedin; Theresiopel, Zombor, Gombos u. Essegg
54	Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz, Mariaschein, Teplitz, Dux, Preschen-Bilin, Brüx und Udwitz-Gorkau
55	Böhmische Nordbahn	Bakov	Böhm. Leipa, Tannenberg (Zwgb. nach Rumburg), Kreibitz-Neudörfl (Zwgb. nach Warnsdorf)
56	Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
57	Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Strelitz, Tetschitz und Segen-Gottes
58	Buschtěhrader	Prag (Bubna)	Prag (Sandthorbahnhof), Wejhybka (Flügelbahn über Kladno nach Kralup)
59	Fünfkirchen-Barcs'er	Uesztög	Fünfkirchen und Szigetvar
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigbahn nach Wieliczka), Podleze (Zweigbahn nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Przemysl, Lemberg, Krasne (Zweigbahn nach Brody)
61	Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn (u. s. w. wie S. 222)
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	Brünn	Nezamislitz (Zweigbahn nach Prerau) und Olmütz
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Wien	Eggenburg, Gmünd und Budweis
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zwgb. nach der Bayer. Gr. bei Passau), Lambach, Vöcklabruck u. Frankenmarkt
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	Lambach	Eichberg
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Lest, Angern und Holkau
65	Kaschau-Oderberger	Oderberg	Dombrau und Karwin
		Kaschau	Abos
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	St. Valentin	nach Weyer, von Rottenmann über St. Michael (Zweigb. nach Leoben), Launsdorf (Zweigb. nach Mösel), St. Veit (Zweigb. nach Klagenfurt) nach Villach, von Laibach
67	a. Lemberg-Czernowitzer	Lemberg	Chodorow, Bukaczowce, Halicz, Stanislau und Kolomea
	b. Czernowitz-Suczawaer	Czernowitz	Hliboka und Hadikfalva
	c. Rumänische Linie	Suczawa	Verestie und Paskani (Zweigbahn nach Jassy)
68	Mohacs-Fünfkirchener	Mohacs	Villany und Uesztög
69	a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Kolin, Prag und Aussig
	b. Oesterreichische südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvar, Jassenova (Zweigb. nach Oravitza)
	c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L., Wieselburg und Raab
70	I. Siebenbürger	Arad	Radna, Soborsin, Deva, Piski (Zweigb. nach Petroseny) und Alvincz
71	Südbahn und Tiroler	Wien	Mödling, Wiener-Neustadt, Graz, Marburg, Steinbrück, Laibach (u. s. w. wie S. 231)
		Pragerhof	Gr. Kanizsa (Flügelbahn nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg
		Kufstein	Hall, Innsbruck, Brenner, Sterzing, Brixen, Botzen, Trient und Roveredo
72	Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zwgb. üb. Königshain nach d. Gr. b. Liebau), Falgendorf u. Turnau
73	Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok, Szajol (Flügelbahn nach Arad), Puspök-Ladany (Flügelbahn nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
74	Turnau-Kralup-Prager	Turnau	Münchengrätz, Bakov und Jungbunzlau
75	Ungarische Ostbahn	Großwardein	Csucsa, Banffy, Hunyad und Egeres
	C. Fremdländische Bahnen.		
76	Niederländische Staats-E.	Harlingen	Leeuwarden (u. s. w. wie S. 235), Meppel, Zwolle und Zutphen
77	Grand Central Belge	Moerdyk	Roozendaal, Antwerpen, Aerschot, Hasselt und Mastricht
		Tilburg	Aerschot, Lodelinsart (u. s. w. wie S. 237) nach Givet, Vireux und
78	Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
79	Niederländische Rhein-E.	Amsterdam	Breukelen (Zweigb. nach Harmelen), Utrecht und Arnheim
		Rotterdam	Gouda (Zweigbahn nach Haag)
80	a. Warschau-Wiener	Warschau	Skierniewice (Zweigb. nach Lowicz), Rokicin, Koluszki, Petrikau, Radomsk, Czenstochau, Zombkowice (Zweigbahn nach Sosnowice)
	b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Wloclawek, Alexandrowo (Zweigbahn nach Ciechocinek)

8 nach	9 Länge der Bahn: Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	9 Länge der Bahn: Kilometer.	10 a. Davon sind verpachtet: Meilen.	10 b. Außerdem sind gepachtet: Meilen.	11 Also Betriebslänge: Meilen.	11 Also Betriebslänge: Kilometer.	11 Mittlerer Jahresdurchschnitt: Meilen.	11 Mittlerer Jahresdurchschnitt: Kilometer.	12 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf: Meilen.	13 Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig: Meilen.	13 Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig: Kilometer.	
Leipzig	17,82	134,23	—	1,54	19,36	145,83	—	—	19,5	15,77*	118,78	40a
Arenshausen	22,16	166,81	—	—	22,16	166,91	—	—	22,85	1,96*	14,78	- b
Thale Cöthen	29,44	221,74	—	—	29,44	221,74	—	—	29,7*	6,3*	46,70	41a
Wittenberge	14,28	107,56	—	—	14,28	107,56	—	—	14,3*	0,33*	2,51	- b
Salzwedel	7,59	57,17	—	—	7,59	57,17	6,01	45,37	7,6	—	—	- c
Hansdorf	9,50	71,55	—	—	9,50	71,55	—	—	9,5	—	—	42
Erfurt	9,01	67,86	—	1,13	10,14	76,87	—	—	10,3	—	—	43
Salzschlirf Gelnhausen	20,73	156,06	—	—	20,72	156,06	10,07	75,85	20,72	—	—	44
Lyck	30,30	227,47	—	—	30,30	227,47	—	—	30,33	—	—	45
d. Bayer.-Heff. Gr. bei Worms	39,57	298,02	—	—	39,57	298,02	39,20	295,21	39,85	20,93	157,65	46
Dzieditz	40,114	302,18	—	—	40,114	302,18	35,73	269,14	40,1	—	—	47
Obercassel	91,48	688,57	—	2,95	94,37	710,79	85,55	644,36	94,5	44,34*	333,97	48
Biebrich und Wiesbaden	6,71	50,20	—	—	6,71	50,30	—	—	6,71	5,13*	38,46	49
Gerstungen	47,51	357,85	—	—	47,51	357,85	43,34	326,44	47,9	27,13*	204,34	50a
Coburg und Sonneberg	19,65	150,38	—	2,76	22,71	171,05	—	—	22,75	—	—	- b
Insterburg	7,16	53,63	—	—	7,18*	53,93	—	—	7,1	—	—	51
Miskolcz	33,05	248,98	—	—	33,05	248,93	32,44	244,34	33,05	—	—	52a
Agram	13,68	102,66	—	—	13,63	102,68	13,53	101,63	13,83	—	—	- b
Villany	40,49	304,98	—	—	40,49	304,98	18,75	141,28	40,29	—	—	53
Komotau	11,47	86,41	—	—	11,47	86,41	7,78	58,15	8,5	—	—	54
Bodenbach	19,249	144,983	—	—	19,349	144,888	—	—	19	—	—	55
Furth am Walde	25,77	194,10	—	0,88	26,68	200,80	—	—	27,19	—	—	56
Zbeschau	3,75	28,85	—	—	3,75	28,25	—	—	3,0*	—	—	57
Lana	9,69	72,98	—	—	9,69	72,68	—	—	9,0	—	—	58
Barcs	8,98	67,71	—	—	8,69	67,71	—	—	9,0	—	—	59
Tarnopol	70,72	532,71	—	—	70,73	532,71	62,49	470,67	70,0	—	—	60
Köflach	5,31	40,00	—	—	5,31	40,00	—	—	5,5	—	—	61
Krakau	80,34	605,13	0,56	—	79,78	600,90	—	—	83,08	27,83*	205,85	62a
Sternberg	18,66	142,95	—	—	18,98	142,95	14,87	112,0	18,98	—	—	- b
Pilsen	46,34	348,96	—	—	46,84	348,99	41,33	311,30	46,0	—	—	63
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	53,65	404,08	0,78	0,21	53,11	400,88	—	—	53,5	10,39*	77,50	64a
Gmunden	3,82	28,75	—	—	3,88	28,75	—	—	4,0	—	—	- b
Budweis	17,37	130,88	—	—	17,37	130,83	10,33	77,05	17,0	—	—	- c
Teschen Eperies	8,47	63,80	—	—	8,47	63,80	5,50	41,65	8,5	—	—	65
Tarvis	59,78	449,89	—	1,66	61,41	462,54	47,78	359,72	60,5*	—	—	66
Czernowitz	35,13	264,61	—	—	35,13	264,61	—	—	35,0	—	—	67a
Suczawa	11,89	89,56	—	—	11,89	89,59	—	—	12,0	—	—	- b
Roman	23,89	179,66	—	—	23,86	179,86	19,84	147,93	24,0	—	—	- c
d. Kohlengr. b. Fünfkirchen	8,08	60,56	—	—	8,05	60,86	—	—	8,0	—	—	68
Bodenbach	62,30	469,24	—	—	62,30	E469,84	—	—	62,45	24,74	186,84	69a
Bazias	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	16,10	121,18	- b
Neu-Szöny	20,76	156,36	—	—	20,76	156,86	—	—	21,22	—	—	- c
Carlsburg	38,48	289,88	—	—	38,48	289,88	31,33	235,98	38,00	—	—	70
Triest Ofen und Neu-Szöny der Landesgrenze bei Ala	262,06	1973,76	—	—	262,06	1973,76	—	—	262,08	77,73	585,91	71
Reichenberg i. Böhm.	30,05	226,83	—	—	30,05	226,38	—	—	31,5	—	—	72
Kaschau	77,31	582,80	—	—	77,31	582,30	—	—	77,55	0,58*	4,31	73
Kralup	11,53	86,82	—	—	11,52	86,82	—	—	11,5	—	—	74
Klausenburg	20,33	152,39	—	—	20,23	152,89	6,48	48,43	20,0	—	—	75
Arnheim und Salzbergen	124,247	935,055	0,37	—	123,877	933,045	119,894	903,042	—	0,37*	2,81	76
Aachen Couvin	70,05 4,91*	564,664	—	4,88	75,08 4,91*	602,162	—	—	80,0	3,85	39,0	77
Mastricht	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	4,0	3,86	29,07	78
d. Preuß. Gr. b. Emmerich Utrecht	26,27	197,56	—	1,56	27,33	209,64	—	—	28,81	21,05	158,58	79
d. Oesterr. Gr. bei Granica	46,4	349,48	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—	80a
d. Grenze bei Alexandrowo	19,7	148,38	—	—	19,7	148,38	—	—	19,7	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
	I. Staatsbahnen.		
1	Badische	12. Septbr. 1840	4. August 1870
2	Bayerische	1. Juni 1838	12. April 1870
3	Friedrich-Franz-E.	1. Mai 1847	1. Juli 1870
4	Main-Neckar-E.	22. Juni 1846	1. August 1846
5	Oldenburgische	15. Juli 1867	15. Juni 1869
6	Bebra-Hanauer	22. Januar 1866	15. Dezbr. 1868
7	Hannoversche	19. Mai 1844	10. Oktober 1870
8	Main-Weser-B.	19. Dezbr. 1849	15. Mai 1852
9	Nassauische	11. August 1856	1. Juni 1870
10	a. Niederschlesisch-Märkische	23. Oktbr. 1842	15. Oktober 1846
	b. Schlesische Gebirgsbahn	20. Septb. 1865	29. Dezbr. 1869
11	Preußische Ostbahn	27. Juli 1851*	1. Oktober 1867
12	Saarbrücker	15. Septbr. 1850*	1. Juni 1870
13	Westfälische	4. Oktbr. 1850*	10. Oktober 1865
14	Sächsische Staats-E.	19. Septbr. 1842*	1. März 1869
15	Württembergische	22. Oktbr. 1845	15. Juni 1870
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung.		
16	a. Bergisch-Märkische	20. Dezbr. 1838*	24. Juli 1870
	b. Hessische Nordbahn	10. April 1848	25. Septbr. 1849
17	a. Oberschlesische	22. Mai 1842	16. März 1863
	b. Breslau-Posen-Glogauer	29. Oktbr. 1856	18. Mai 1858
	c. Stargard-Posener	10. August 1847	10. August 1848
	d. Neisse-Brieger	25. Juli 1847	26. Novbr. 1848
	e. Wilhelms-Bahn	1. Januar 1846	16. August 1865
18	Rhein-Nahe-E.	15. Juli 1858	26. Mai 1860
19	a. Gößnitz-Geraer	. . . . . .	28. Dezbr. 1865
	b. Greiz-Brunner	. . . . . .	23. Oktober 1865
20	a. Löbau-Zittauer	. . . . . .	10. Juni 1848
	b. Zittau-Reichenberger	. . . . . .	1. Dezbr. 1859
	b) in Privatverwaltung.		
21	a. Altona-Kieler	18. Septbr. 1844	19. Mai 1867
	b. Schleswigsche	25. Oktbr. 1854	29. Dezbr. 1869
22	Bayerische Ostbahnen	3. Novbr. 1858	15. Oktober 1865
23	Berlin-Anhaltische	1. Septbr. 1840*	3. August 1859 / Leop.-B. 1. Nov. 1863
24	Berlin-Görlitzer	13. Septbr. 1866*	31. Dezbr. 1867
25	Berlin-Hamburger	15. Oktbr. 1846	15. Dezbr. 1846
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	22. Septbr. 1838	7. August 1846*
27	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	1. August 1842	15. Dezbr. 1866
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	. . . . . .	1. Juni 1859
	c. Cöslin-Danziger	1. Juli 1869	1. Septbr. 1870
	d. Vorpommersche	16. März 1863	1. Novbr. 1863
28	Braunschweigische	1. Dezbr. 1838*	1. Juli 1868
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	29. Oktober 1843	1. Novbr. 1858*
30	Frankfurt-Hanauer	10. Septbr. 1848	22. Juni 1854
31	Glückstadt-Elmshorner	19. Juli 1845	15. Oktober 1857
32	Hessische Ludwigs-E.	23. März 1853*	27. Dezbr. 1870
33	Homburger	. . . . . .	10. Septbr. 1860
34	Kirchheimer	. . . . . .	21. Septbr. 1864
35	Köln-Mindener	20. Dezbr. 1845	12. Januar 1862*
36	a. Leipzig-Dresdener	24. April 1837*	22. Dezbr. 1868
	b. Cottbus-Großenhainer	. . . . . .	20. April 1870
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	. . . . . .	7. Dezbr. 1835
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	16. Oktober 1851*	1. August 1865
39	Märkisch-Posener	. . . . . .	26. Juni 1870

	A. Deutsche Eisenbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
	II. Privatbahnen. (Forts.)		
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	19. Juni 1839	18. August 1840 / Zwgb. 12. Mai 1857
	b. Halle-Kasseler	1. Septbr. 1865	10. Juli 1867
41	a. Magdeburg-Halberstädter	15. Juli 1843	1. März 1869
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7. Juli 1849	25. Oktober 1851
	c. Stendal-Salzwedel	. . . . . .	15. März 1870
42	Niederschlesische Zweigbahn	. . . . . .	1. Novbr. 1846
43	Nordhausen-Erfurter	. . . . . .	17. August 1869
44	Oberhessische	29. Dezbr. 1869	. . —* . .
45	Ostpreußische Südbahn	11. Septbr. 1865	8. Dezbr. 1868
46	Pfälzische Eisenbahnen	11. Juni 1847*	13. April 1870*
47	Rechte Oder-Ufer-E.	16. Februar 1857* / 15. Novbr. 1868*	24. Juni 1870
48	Rheinische	2. August 1839	15. Novbr. 1870
49	Taunus-E.	26. Septbr. 1839	3. August 1840 / Zwgb. 22. Mai 1847
50	a. Thüringische	6. Juni 1846	3. Oktober 1870
	b. Werra-E.	2. Novbr. 1858	20. Januar 1859
51	Tilsit-Insterburger	. . . . . .	16. Juni 1865
	B. Oesterreichische Bahnen.		
52	Ungarische Staats-E.: a. nördliche Linie	2. April 1867	15. März 1870
	b. südliche Linie	. . . . . .	4. Januar 1870
53	Alföld-Fiumaner	11. Septbr. 1869	. . —* . .
54	Aussig-Teplitzer	20. Mai 1858*	8. Oktober 1870
55	Böhmische Nordbahn	14. Novbr. 1867	16. Januar 1869
56	Böhmische Westbahn	15. Oktober 1861	2. April 1863
57	Brünn-Rossitzer	2. Januar 1856	10. August 1862
58	Buschtěhrader	5. Novbr. 1855	22. April 1869
59	Fünfkirchen-Barcs'er	. . . . . .	6. Mai 1868
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	20. Februar 1856	22. Dezbr. 1870
61	Graz-Köflacher	. . . . . .	3. April 1860
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	6. Januar 1838	1. Januar 1858
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	29. August 1869	1. August 1870
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	1. Septbr. 1868	23. Juni 1870
64	Kaiserin Elisabeth: a. Hauptbahn	15. Dezbr. 1858	1. Septbr. 1861
	b. Lamb.-Gmund.	1. Mai 1836*	1. Mai 1855
	c. Pferdebahn	. . . . . .	1. Mai 1836
65	Kaschau-Oderberger	1. Februar 1869 / 1. Septbr. 1870	. . . . . .
66	Kronprinz-Rudolf-Bahn	15. August 1868	14. Dezbr. 1870
67	a. Lemberg-Czernowitzer	. . . . . .	1. Septbr. 1866
	b. Czernowitz-Suczawaer	. . . . . .	28. Oktober 1869
	c. Rumänische Linie	12. Dezbr. 1869	4. Juni 1870
68	Mohacs-Fünfkirchener	1. Dezbr. 1854	1. Dezbr. 1858
69	a. Oesterreichische nördliche	24. August 1845	8. April 1851
	b. Oesterreichische südöstliche	16. Juli 1846	20. Juli 1858
	c. Wien-Neu-Szönyer	13. Septbr. 1846	11. August 1856
70	I. Siebenbürger	22. Dezbr. 1868	28. August 1870
71	Südbahn und Tyroler	im Jahre 1841	1. Septbr. 1868
72	Süd-Norddeutsche	4. Novbr. 1857	29. Dezbr. 1869
73	Theiß-Bahn	23. Novbr. 1857	14 August 1860
74	Turnau-Kralup-Prager	. . . . . .	15. Oktober 1865
75	Ungarische Ostbahn	7. Septbr. 1870	. . . . . .
	C. Fremdländische Bahnen.		
76	Niederländische Staats-E.	1. Oktober 1863	. . —* . .
77	Grand Central Belge	1. Juli 1864	1. Oktober 1867
78	Lüttich-Mastrichter	. . . . . .	24. Novbr. 1861
79	Niederländische Rhein-E.	28. Dezbr. 1843	1. Mai 1870
80	a. Warschau-Wiener	im Juni 1845	im April 1848
	b. Warschau-Bromberger	1. Dezbr. 1861	1. Juli 1867

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1868 Kol. 15—74 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

A. Deutsche Eisenbahnen.

	75	76	77	78					
				II. Anlage-					
		Verwendet sind für:							
				Bahnkörper.					
	Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30' Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—	330 895	6 893 617	14 184 501	in Kol. 78a	269 700	5 698 183	in Kol. 78d	3 204 33[illegible]
2 Bayerische	—	355 812	12 084 152	20 101 148	484 184	248 344	in Kol. 78a	3 425 944	11 409 796
3 Friedrich-Franz-E.	—*	78 025	825 610	3 062 282*	96 931	23 249	147 675	617 169	256 [illegible]
4 Main-Neckar-E.	—	292 064	992 876	842 920	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	995 17[illegible]
5 Oldenburgische	—	40 000	791 848	578 496	—	32 841	37 903	„ „ 78f	685 578
6 Bebra-Hanauer	—	33 840	1 205 426	1 754 740	234 746	24 359	33 788	930 796	in Kol. 78e
7 Hannoversche	—	3 387 473*	3 668 955	6 791 767	in Kol. 78a	125 870	1 075 187	in Kol. 78f	3 980 062
8 Main-Weser-B.	—	40 460	2 494 336	3 469 210	105 671	21 112	469 520	419 863	839 559
9 Nassauische	—	in Kol. 84	2 754 289	2 799 616	i. K. 78a u. a	39 960	133 628	2 639 225	in Kol. 78e
10 a. Niederschlesisch-Märkische	20 975 000*	111 000	3 441 475	3 163 236	in Kol. 78a	121 398	553 695	in Kol. 78f	3 157 610
b. Schlesische Gebirgsbahn	—	544 796	1 047 480	2 183 588	143 416	31 384	777 905	„ „ 78f	1 242 77[illegible]
11 Preuß. Ostbahn	—	1 633 103	3 906 821	6 613 874	in Kol. 78a	115 156	498 828	1 965 111	8 084 130
12 Saarbrücker	—	in Kol. 84	1 457 381	2 952 235	123 766	48 182	172 598	in Kol. 78f	1 338 901
13 Westfälische	—	222 064*	1 873 284	3 491 740	341 034	120 463	241 002	„ „ 78f	3 032 790
14 Sächsische Staats-E.	—	173 955	4 563 021	47 023 398	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a
15 Württembergische	—	319 590	10 159 791	13 926 122	1 777 608	597 683	322 668	„ „ 78f	8 632 858
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	142 593 500	in Kol. 84	11 029 877	13 662 658	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 081 395	in Kol. 78f	7 681 581
17 a. Oberschlesische	27 753 100*	in Kolonne 84	1 763 627	1 656 823		281 697	in Kol. 78c	„ „ 78f	1 513 297
b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000		583 156	794 494		1049	129 726	215 263	1 493 314
c. Stargard-Posener	7 300 000		243 665	529 120	34 766	1689	50 735	412 043	in Kol. 78a
d. Neisse-Brieger	1 450 000		123 882	201 882	in Kol. 78a	in Kol. 78a	33 168	50 783	—
e. Wilhelms-Bahn	9 500 000		328 098	1 465 566	„ „ 78a	„ „ 78d	104 160	in Kol. 78f	522 673
18 Rhein-Nahe-E.	18 000 000		2 174 044	3 534 594	552 709	29 520	63 560	540 577	1 872 123
19 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	15 387	278 520	972 288	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	—
b. Greiz-Brunner	412 200	495	41 048	234 444					—
20 a. Löbau-Zittauer	2 726 000	8347	227 138	1 918 467					in Kol. 78a
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	225 970	2 716 585					„ „ 78a
b) in Privatverwaltung.									
21 a. Altona-Kieler	12 650 000*	183 709	1 054 629	1 964 296	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
b. Schleswigsche	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	165 466	3 474 578	4 235 716	in Kol. 78a	33 923	in Kol. 78f	in Kol. 78f	3 519 325
23 Berlin-Anhaltische	17 000 000	334 105	1 675 526	1 685 088	90 528	36 260	189 053	„ „ 78f	1 471 701
24 Berlin-Görlitzer	12 250 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
25 Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 200 832	1 793 956	109 781	51 880	42 340	in Kol. 78f	1 422 999
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	14 866 400	54 350	1 311 559	831 792	163 482	—	68 158		1 717 784
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	12 000 000	in Kol. 84	1 664 907	2 443 546	in Kol. 78a	17 500	38 805		1 639 639
b. Starg.-Cösl.-Colb.	11 500 000	34 956	208 618	1 483 732	82 527	8161	52 664	338 722	492 753
c. Cöslin-Danziger	10 000 000	in Kolonne 84	22 618	1 203 960	in Kol. 78a	18 325	48 544	350 916	120 906
d. Vorpommersche	12 000 000		127 627	1 670 697		26 967	90 215	355 188*	118 855
28 Braunschweigische	—		958 857	3 752 259		in Kol. 78a	195 753	in Kol. 78f	1 047 395
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	11 700 000*		1 162 241*	1 175 379	63 267	18 049	300 564	465 433	10 704
30 Frankfurt-Hanauer	2 571 429	35 930	686 857	259 227	in Kol. 78a	1880	23 703	26 600	123 292
31 Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	in Kol. 84	207 166	82 075	5606	4719	7680	56 238	—
32 Hessische Ludwigs-E.	26 170 000	292 038	3 475 123	3 892 976	in Kol. 78a	88 628	145 385	2 190 605	1 898 399
33 Homburger	1 600 000	28 571	286 224	438 949	„ „ 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
34 Kirchheimer	200 000	1500	41 200	24 600	500	4200	1000	3400	—
35 Köln-Mindener	75 274 500*	1 428 091	4 763 145	7 313 615	in Kol. 78a	144 744	379 177	in Kol. 78f	8 207 373
36 a. Leipzig-Dresdener	17 500 000	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	12 598 169		in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a
b. Cottbus-Großenhainer	1 500 000	8364	182 000	263 700		2900	18 300	84 500	21 600
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924	593	2827	875	in Kol. 78a	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6 858 000	40 044	1 029 016	1 193 841	166 038	46 599	58 969	317 283	133 079
39 Märkisch-Posener	14 500 000	—*	—	—	—	—	—	—	—

Kapital.

e. Tunnels.	79 Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	80 Signal-Vorrichtungen a. optische.	80 b. elektro-magnetische.	81 Bahnhöfe und Wärter-häuser.	82 Sonstige Anlagen (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.)	83 Betriebs-mittel.	84 Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	85 Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	86 Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
		Verwendet sind für:									
Thlr.	Thlr.	Thlr	Thlr	Thlr	Thlr	Thlr.	Thlr	Thlr.	Thlr		
3 165 563	15 759 590	—	—	7 684 239	1 502 530	10 938 839	2 038 562	71 670 556*	592 037*	78 598*	1
1 374 816	25 011 696	in Kol. 81	in Kol. 81	10 434 704	—	12 795 752	3 776 306	101 502 654 11 342 857*	501 917* 280 417	66 638 37 290	2
—	3 154 832	31 972	126 821	1 734 553	117 861	1 931 247	1 505 871	13 710 878	321 776	42 721	3
—	1 834 219	—	—	1 456 502	—	655 779	—	7 069 537	607 870	80 702	4
—	1 533 450	in Kol. 80b	47 808	810 297	—	653 871	338 280	5 550 372	275 863	36 617	5
86 009	2 516 771	„ „ 80b	203 915	1 060 078	154 093	1 530 114	1 586 157*	11 354 832	591 397	78 520	6
103 346	9 374 133	581 807*	219 342	7 433 838*	215 937	11 144 623	320 843*	48 423 183* 8 518 001*	511 868*	67 998*	7
—	4 975 623	in Kol. 80b	17 375	2 315 235	337 688	1 198 563	689 708	17 393 923*	658 113*	87 358*	8
1 722 500	3 282 122	„ „ 80b	101 649	1 741 153	286 264	2 106 821	2 450 588	20 057 815	727 259	96 557	9
—	10 507 424	„ „ 81	in Kol. 81	6 443 792	345 287*	9 801 761	2 961 621*	40 608 299	786 678	104 445	10a
253 031	2 616 123		117 611	1 558 304	73 878	1 720 151	38 653	12 349 090	534 130	70 915	- b
—	15 697 724	in Kol. 80b	1 126 440	8 219 603	589 343	9 322 888	1 565 990	59 339 011	487 264	64 692	11
717 409	3 436 054		96 476*	1 952 935	8 858	4 064 694	791 714	17 161 203*	820 955*	108 995*	12
935 937	5 384 568		423 645	3 015 332	193 981	3 012 215	1 609 224	23 897 279	455 447	60 469	13
in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	5 669 284	—	10 555 313	2 607 865	70 592 836*	699 147*	92 823*	14
3 075 569	16 314 114	„ „ 80b	20 514	10 372 148	868 003	9 199 317	3 886 974	79 472 939	577 649	76 690	15
3 193 080	19 799 564	in Kol. 82	in Kol. 82	7 602 242	2 996 372	16 449 425	11 207 021	94 703 215	831 386	110 381	16
—	6 105 799		117 164	2 249 012	514 066	6 422 907	2 003 551	22 627 943*	625 946*	83 105	17a
—	3 026 818		68 122	1 703 352	190 830	1 407 035	3 063 386	12 676 545	455 335	60 453	- b
—	2 459 989	in Kolonne 80b	79 978	765 305	117 818	1 459 736	872 876	7 027 720	310 549	41 230	- c
—	416 352		3 610	88 822	33 936	231 655	129 876	1 313 966	225 380	29 924	- d
683 354	1 939 085		39 738	876 582	110 078	1 852 866	1 424 885	9 347 085	412 493	54 765	- e
1 567 127	2 374 085		116 313*	685 091	356 135	1 459 568	1 056 302	16 381 748	1 023 859	135 935	18
—				135 626	—	—	101 566	1 503 387	325 408	43 201	19a
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	50 638	—	45 959	18 014	390 598	287 204	38 144	- b
—				270 756	—	208 809	196 338	2 829 855	627 462	83 305	20a
in Kol. 78a				329 583	—	248 392	101 479	3 630 561	1 022 694	135 773	- b
—	2 634 767	in Kol. 79	26 988	2 689 905	—	1 280 059	792 705*	10 627 058	330 033	43 817	21a
—	—	—	—	—	—	—	—	8 894 000*	291 607	38 716	- b
in Kol. 78f	8 406 426	—	88 891	3 232 501	498 519*	5 249 244	3 638 528	32 543 117	394 462	52 371	22
—	5 706 252	69 331	26 879	1 630 062	455 453	1 816 324	1 813 438	17 000 000	358 665	47 619	23
—	—	—	—	—	—	—	—	11 982 649	434 154	57 642	24
—	3 816 286	in Kol. 80b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 125 086	14 000 000	372 044	49 395	25
—	3 894 262	27 402	33 997	1 524 598	111 226	2 814 902	2 313 149	14 896 661	762 367	101 221	26
8 300	3 931 473	in Kol. 81	in Kol. 81	2 439 876	514 752	2 025 665	1 098 874	15 823 337*	534 934	71 020	27a
—	2 484 615	15 834	37 375	1 361 597	87 104	1 337 823	1 431 265	9 437 746*	413 906	54 952	- b
—	1 892 416	in Kol. 81	in Kol. 81	765 036	105 060	1 000 286	690 394	6 218 461*	237 618	31 548	- c
—	3 098 273	„ „ 80b	258 085*	1 361 786	1 715 868*	1 535 571	907 296	11 266 428*	369 876	49 108	- d
in Kol. 78a	4 140 624	„ „ 80b	55 548	1 022 322	—	1 403 097	840 445	13 416 390*	368 985	48 989	28
—	2 543 673	„ „ 80b	109 230	1 486 484	539 395	2 504 454	1 012 048	11 390 921*	499 602	66 330	29
—	790 802	2 095	6 945	391 571	94 236	706 597*	81 510	3 231 245	982 141	130 250	30
—	231 388		2 171	174 539	58 338	115 980	73 050	1 018 950	226 433	30 066	31
783 944	4 132 967	in Kol. 80b	59 650	2 541 606	664 707	3 237 693	1 829 468	25 233 189*	431 265*	57 258*	32
in Kol. 78a	320 958		5 678	150 263	—	149 385	219 972	1 600 000	663 900	88 144	33
—	62 300	—	—	40 400	—	33 200	10 300	222 600*	222 600*	34 167	34
1 272 806	10 795 861	in Kol. 80b	183 067	5 100 751	1 150 593	14 957 221	11 628 913	67 625 437*	926 059*	122 950*	35
in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a	1 565 503	96 010	2 336 602	in Kol. 78a	16 596 284	552 657	73 374	36a
—	695 250	„ „ 80b	34 650*	113 700	3 600	—	163 586	1 592 150*	150 202	19 942	- b
—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7 792	124 326	124 326*	20 618	37
—	1 238 395	in Kol. 80b	44 171	978 428	127 199	787 677	688 844	6 849 583	464 379	61 658	38
—	—	—	—	—	—	—	—	14 500 000	402 265	53 407	39

5

A. Deutsche Eisenbahnen.

		75	76	77	78					
		II. Anlage=								
		Im Ganzen sind concessionirt.	Verwendet sind für:							
			Vorarbeiten.	Grunderwerb.	Bahnkörper. a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30' Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	12 950 000	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79
	b. Halle-Kasseler	15 000 000	43 336	1 016 010	1 864 589	62 137	24 733	73 275	490 550	293 651
41	a. Magdeburg-Halberstädter	13 100 000*	—	1 274 229	1 454 629	9 641	8 138	115 998	815 217	in Kol. 78e
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	396 825	481 413	in Kol. 78a	43 413	in Kol. 78c	in Kol. 78f	1 856 286
	c. Stendal-Salzwedel	—*	—*	—	—	—	—	—	—	—
42	Niederschlesische Zweigbahn	3 450 000	10 246	195 752	199 428	148	639	8 447	106 562	279 144
43	Nordhausen-Erfurter	2 750 000	—	308 868	in Kol. 79*	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79
44	Oberhessische	16 228 600	—*	—	—	—	—	—	—	—
45	Ostpreußische Südbahn	13 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
46	Pfälzische Eisenbahnen	23 053 717*	215 205*	2 519 212	2 569 186	in Kol. 78a	16 560	102 100	538 203	556 318
47	Rechte Oder-Ufer-E.	15 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	72 950 000	in Kol. 84	10 290 355	5 683 605	in Kol. 78a	202 792	520 781	1 045 561	3 572 433
49	Taunus-E.	2 344 000	5 495	380 843	1 423 175	„ „ 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
50	a. Thüringische	37 111 000*	60 400	2 343 916	3 244 542	268 582	11 854	673 545	416 974	2 229 053
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4 254	368 930	250 890	241 346
51	Tilsit-Insterburger	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.									
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
53	Alföld-Fiumaner	24 666 667*	—*	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	4 838 000	98 299	493 844	1 322 779	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
55	Böhmische Nordbahn	9 333 300	46 865	426 613	2 915 166	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
56	Böhmische Westbahn	18 000 000	1 066 666*	580 882	1 642 188	88 041	88 789	35 186	563 897	747 900
57	Brünn-Rossitzer	1 761 600	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Buschtěhrader	2 464 000	166 429	260 324	614 570	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
59	Fünfkirchen-Barcs'er	4 608 800	—*	—	—	—	—	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	43 520 000	in Kol. 84	1 086 765	9 706 782	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
61	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	120 304	258 580	29 454	8 053	20 452	48 966	77 022
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	62 651 250	246 089	3 015 728	11 342 997	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
	b. Mährisch-Schles. = Nordb.	14 000 000	85 123	684 303	3 729 746	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	28 048 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	—*	190 626	2 950 474	13 063 803	262 004	in Kol. 78e	in Kol. 78e	833 647	6 284 961
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.		—*	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn									
65	Kaschau-Oderberger	7 004 134*	23 960	197 556	758 036	13 312	48 619	39 260	in Kol. 78e	519 134
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	49 502 866*	—*	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	16 333 333	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Czernowitz-Suczawaer	8 000 000	in Kol. 78a	in Kol. 78a	4 533 093	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
	c. Rumänische Linie	17 066 667*	„ „ 78a	„ „ 78a	7 853 930	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
68	Mohacs-Fünfkirchener	4 676 157*	207 605	147 035	950 849	6 944	23 296	5 324	355 310	82 428
69	a. Oesterreichische nördliche	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
70	I. Siebenbürger	23 333 333	2 666 666	496 533	5 409 753	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
71	Südbahn und Tiroler	100 000 000*	1 459 808	7 110 968	46 423 396	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
72	Süd-Norddeutsche	17 283 400	134 067	794 842	3 589 462	364 585	41 718	121 358	„ „ 78f	2 592 386
73	Theiß-Bahn	32 023 333	6 267 451*	550 121	1 892 303	15	in Kol. 78d	262 785	„ „ 78f	949 298
74	Turnau-Kralup-Prager	4 666 667	85 899	242 383	887 707	14 263	18 813	20 500	222 000	487 106
75	Ungarische Ostbahn	50 022 333	—*	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.									
76	Niederländische Staats-E.	—	in Kol. 84*	7 480 228	5 871 268	469 404	580 472	842 028	2 503 672	5 424 412
77	Grand Central Belge	31 723 186*	—*	—	—	—	—	—	—	—
78	Lüttich-Mastrichter	2 933 333	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	2 142 935*		in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
79	Niederländische Rhein-E.	24 082 686	„ „ 78a	2 814 420*	13 899 016	in Kol. 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
80	a. Warschau-Wiener	19 400 000*	11 219	85 255	306 222		12 419	10 049	378 662	„ „ 78a
	b. Warschau-Bromberger	6 201 000	28 244	89 725	1 707 184		in Kol. 78a	in Kol. 78a	209 960	„ „ 78a

Kapital.

78 b.	79	80		81	82	83	84	85	86		
Verwendet sind für:								Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt		
b. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	b. elektro-magnetische.	Bahnhöfe und Wärter-häuser.	Sonstige Anlagen (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.).		pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		
in Kol. 79	5 163 593	in Kol. 79	30 657	1 947 243	37 904	2 738 326	—	9 917 723	556 550	73 891	40a
309 427	2 007 440	13 492	41 183	921 613	39 620	1 686 979	1 645 816	10 533 851	475 354	63 111	- b
—	3 387 769	in Kol. 80b	114 189	1 697 555	389 570	3 311 886	1 541 822	14 120 643	479 641	63 681	41a
—	1 416 608	" " 80b	40 545*	471 397	139 459	776 794	829 825	6 544 423*	458 293	60 844	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	- c
—	878 086	8947	5101	333 529	—	442 238	455 837	2 924 104	307 800	40 868	42
—	1 788 827	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	321 539	278 443	2 697 677	299 409	39 765	43
—	—	—	—	—	—	—	—	14 392 477*	694 631	92 224	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	45
512 856	4 245 194	in Kol. 80b	37 112	1 441 057	612 355	3 961 685	2 275 248	19 602 291*	495 383*	65 773*	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	47
2 359 352	13 445 242	in Kol. 80b	672 591	5 583 742	4 079 425	9 753 016	5 850 365	63 059 260*	741 089*	98 392*	48
in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 80b	8791	497 253	301 530*	740 000	110 529	3 467 616*	516 783	69 076	49
198 946	5 101 986	7502	82 015	1 573 046	142 013	2 461 790	2 463 750	21 279 914*	551 293*	73 192*	50a
157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	413 880	54 951	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	2 889 000*	403 492	53 579	51
—	—	—	—	—	—	—	—	11 170 000	337 973	44 872	52a
—	—	—	—	—	—	—	—	4 277 000	313 793	41 661	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	53
—	1 527 772	in Kol. 80b	10 653	511 294	104 330	1 442 119	264 723	5 775 813	503 558	66 856	54
—	1 994 794	" " 80b	20 660	681 755	289 002	1 166 252	246 977	7 788 084*	404 597	53 717	55
—	3 406 575	9808	5640	1 636 750	294 064	1 778 087	5 593 327	17 537 800	680 551	90 354	56
—	—	—	—	—	—	—	—	2 489 050	663 746	88 108	57
in Kol. 78a	1 046 966	in Kol. 80b	87 528	305 706	—	670 119	in Kol. 76	3 151 642*	276 460*	36 716*	58
—	—	—	—	—	—	430 000	—	4 608 800	512 658	68 067	59
—	6 923 826	in Kol. 81	in Kol. 81	3 444 221	299 720	4 540 530	2 014 674	28 016 518 } 16 953 040*	635 894	84 426	60
53 326	609 960	2355	4493	250 433	42 036	295 642	343 049	2 164 125	407 556	54 102	61
in Kol. 78a	17 464 260	in Kol. 79	in Kol. 79	8 951 725	—	13 704 407	3 394 153	58 119 359	723 417	96 046	62a
" " 78a	2 976 692	" " 80b	10 164	1 897 736	—	1 604 155	3 500 328	14 488 247	763 343	101 347	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	28 048 000	605 265	80 360	63
500 500	10 255 383	15 542	118 107	7 397 926	—	7 519 536	8 939 330	58 331 839	1 087 266	144 353	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	3 685 130*	—	—	- bc
140 333	1 274 134	in Kol. 80b	24 399	563 788	74 668	480 007	2 846 928	7 004 134	826 934	109 789	65
—	—	—	—	—	—	—	—	19 502 866	828 777	110 034	66
—	—	—	—	—	—	—	—	16 333 333	464 940	61 726	67a
in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	451 377	—	581 325	2 460 076	8 025 871	675 010	89 584	- b
" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	1 376 948	97 622	826 250	8 736 461	18 891 211	791 089	105 033	- c
—	1 407 789	3822	7946	353 325	6928	675 050	442 506	4 676 157	578 732	76 835	68
—	—	—	—	—	—	9 054 253	—	49 669 088	797 257	105 850	69a
—	—	—	—	—	—	11 486 634	—	44 730 453	485 409	64 446	- b
—	—	—	—	—	—	1 958 574	—	10 105 503	486 778	64 630	- c
—	4 995 428	in Kol. 80b	108 886	2 912 658	366 872	2 517 364	3 859 173	23 333 333	606 375	80 506	70
in Kol. 78a	28 087 231	1 465 354	in Kol. 80a	12 864 956	—	19 968 751	16 814 901	134 195 368 } 42 450 622*	674 101	89 498	71
738 710	3 617 213	12 602	22 245	1 105 477	163 751	2 212 169	1 391 397	16 901 982	562 462	74 676	72
—	10 016 284	40 038	57 708	2 954 443	—	3 971 301	5 140 433*	32 102 180*	415 240	55 130	73
—	1 380 652	5854	4833	255 822	128 689	428 735	606 713	4 789 969	415 796	55 171	74
—	—	—	—	—	—	—	—	12 510 300	618 709	82 144	75
—	10 147 696	—*	—*	4 734 844	657 516	—*	1 609 716	40 321 256*	423 452*	56 220*	76
—	—	—	—	—	—	—	—	36 997 877*	561 254*	74 516*	77
—	in Kol. 78a	in Kol. 80b	2179	in Kol. 78a	in Kol. 78a	306 875	in Kol. 78a	2 451 989	635 230	84 337	78
—	" " 78a	" " 78a	in Kol. 78a	" " 78a	—	3 432 603	1 347 070	21 493 109	818 162	108 611	79
—	4 380 555	" " 80b	32 318	1 381 207	2438	4 094 672	2 264 408*	12 959 424	279 298	37 082	80a
—	1 422 981	" " 80b	29 491	852 349	172 194	1 106 215	684 921	6 303 264	319 963	42 480	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

	87			88	89		90	
	(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**							
	Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen			Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1870 amortisirt.	Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
	a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.			mit	a. in den früheren Jahren bis Ende 1869.	b. im Betriebs-Jahre 1870.
I. Staatsbahnen.	Thlr	Thlr.	Thlr.	Thlr	Thlr.	Proc	Thlr	Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	—	—*	—	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	—*	—	—	—	—	—	410 110	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	1 112 365	98 702
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	5205	15 561
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	—	—	1 628 539	20 843
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a. Niederschlesisch-Märkische	10 000 000	4 175 000	6 800 000	1 481 675	10 000 000	4	5 835 992*	146 573*
b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—	2 645 431	474 507
14 Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	2 788 717*	107 838*
15 Württembergische	—	—	—	—	—	—	2 388 687	146 046
II. Privatbahnen								
a) unter Staatsverwaltung.								
16 a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	50 000 000	—	92 593 500	2 324 350	18 000 000*	3 ½*	628 160	—
17 a. Oberschlesische	12 606 200	—	15 146 900	1 534 800*	2 400 000	3 ½	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	450 600	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	214 200*	5 000 000	3 ½	—	—
d. Neisse-Brieger	1 100 000	—	350 000	9300	—	—	—	—
e. Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	268 750	—	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	90 400	8 250 000*	4 ½	—	—
19 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	380 000*	—	32 200	—	—	—	—	—
20 a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	726 000	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	—	3 750 000	4	10 500	—
b) in Privatverwaltung.								
21 a. Altona-Kieler	6 150 000	—	6 500 000	90 000	—	—	880 580*	17 600*
b. Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	—	—	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	—	34 285 714	4 ½	—	—
23 Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	8 500 000	1 143 400	—	—	581 254	64 137
24 Berlin-Görlitzer	5 500 000	5 500 000	1 250 000	12 600	—	—	—	—
25 Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	685 000	—	—	4 526 914*	660 667*
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5 000 000	—	9 866 400	1 430 900	—	—	30 422	—
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn zc.	10 300 000	—	1 700 000	151 200	—	—	513 052	—
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	11 500 000	—	11 500 000	3 ½*	—	—
c. Cöslin-Danziger	—	—	10 000 000	—	10 000 000	3 ½*	—	—
d. Vorpommersche	—	—	12 000 000	—	12 000 000	4 ½	—	—
28 Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	6 008 616	142 972
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	5 850 000	—	5 850 000	383 800	—	—	—	—
30 Frankfurt-Hanauer	1 714 286	—	857 143	114 171	—	—	—	—
31 Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	—	26 817	—
32 Hessische Ludwigs-E.	13 314 000	—	12 856 000	315 657	—	—	—	—
33 Homburger	914 286*	—	685 714	79 086	—	—	17 996	15 744
34 Kirchheimer	200 000	—	—	—	—	—	4999	3000
35 Köln-Mindener	26 000 000	—	49 274 500	1 582 500	—	—	3 233 539	139 044
36 a. Leipzig-Dresdener	7 500 000	—	10 000 000*	986 850	—	—	2 005 347	109 713
b. Cottbus-Großenhainer	500 000	1 000 000	—	—	—	—	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—*	—	—	190 787	10 510*
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6 158 000	—	700 000	3500	—	—	289 858	45 322
39 Märkisch-Posener	7 250 000	7 250 000	—	—	—	—	—	—

	87			88	89		90	
	(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**							
A. Deutsche Eisenbahnen.	Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen			Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1870 amortisirt.	Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
II. Privatbahnen. (Forts.)	a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.			mit	a. in den früheren Jahren bis Ende 1869.	b. im Betriebs-Jahre 1870.
	Thlr	Thlr.	Thlr.	Thlr	Thlr.	Proc	Thlr.	Thlr
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	5 250 000	1 800 000	5 900 000	924 800	—	—	651 644	94 156*
b. Halle-Kasseler	15 000 000	—	—	—	15 000 000	4	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	3 400 000	—	9 700 000	413 800*	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	313 800	—	—	—	—
c. Stendal-Salzwedel	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 950 000	165 900	—	—	12 295	12 700
43 Nordhausen-Erfurter	1 250 000	1 500 000	—	—	1 250 000*	4	—	—
44 Oberhessische	16 228 600	—	—	—	16 228 600	3½	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	4 500 000	4 500 000	4 000 000	20 000	—	—	—	—
46 Pfälzische Eisenbahnen	16 756 574*	—	6 297 143*	270 800	16 756 574*	4 u. 4½*	334 633	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	7 500 000	7 500 000	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	45 112 500	887 500	26 950 000	1 436 250	14 419 600*	3½, 4 u 4½	—	—
49 Taunus-E.	1 714 286	—	629 714*	145 286	—	—	—*	—*
50 a. Thüringische	22 411 000	—	14 700 000	1 372 400	10 661 000*	4 u. 4½*	1 022 981	372 573
b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	51 300	—	—	—	—
51 Tilsit-Insterburger	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.								
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—
b. südliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner	12 000 000	—	12 666 667	—	—*	—*	—	—
54 Aussig-Teplitzer	2 338 000	—	2 500 000	29 000	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	5 333 300	—	4 000 000	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	8 000 000	—	10 000 000	314 000	16 000 000	5,2	—	—
57 Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	14 300	—	—	—	—
58 Buschtěhrader	2 464 000	—	—	169 050*	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	2 309 467	—	2 299 333	5 867	4 608 800	5,0	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	26 320 000	—	17 200 000	360 540*	26 320 000	5,2	—	—
61 Graz-Köflacher	2 133 333	—	800 000	27 000	—	—	—	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	47 416 250	—	15 235 000	3 486 970	—	—	—	—
b. Mährisch-Schles.-Nordb.	—	—	14 000 000	—	14 000 000	5,0	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	11 008 000*	—	17 040 000*	—	28 048 000*	5,0	—	344
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn, b. Lamb.-Gmund., c. Pferdebahn	24 167 780*	—	32 625 200*	1 263 700	—*	5,2	444 177	—
65 Kaschau-Oderberger	4 669 423*	—	2 334 711*	—	4 669 423	5,0	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	24 751 433*	—	24 751 433*	114 800*	49 502 866*	5,0	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer	8 333 333	—	8 000 000	47 800*	—*	—	—	—
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	8 000 000	8 200	—*	—	—	—
c. Rumänische Linie	6 666 667	—	10 400 000	—	—*	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	188 345	98 533
69 a. Oesterreichische nördliche, b. Oesterreichische südöstliche, c. Wien-Neu-Szönyer	53 333 333	—	53 333 333	2 739 558	66 666 666	5,2	—	—
70 I. Siebenbürger	9 333 333	—	14 000 000	—	23 333 333	5,0	—	—
71 Südbahn und Tiroler	100000000	—	252406088*	16986400	—*	—	—	—
72 Süd-Norddeutsche	10 500 000	—	6 783 400*	389 433	15 883 400	5,2	—	—
73 Theiß-Bahn	11 023 333	—	21 000 000*	294 747	32 023 333	5,2	130 563	247 033*
74 Turnau-Kralup-Prager	2 666 667	—	2 000 000	55 300	—	—	—	—
75 Ungarische Ostbahn	20 008 933	—	30 013 400	—	—*	—*	—	—
C. Fremdländische Bahnen.								
76 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
77 Grand Central Belge	16 988 600	—	14 734 586	—	—	—	—	—
78 Lüttich-Mastrichter	1 333 333	—	1 600 000	24 020	—	—	—	—
79 Niederländische Rhein-E.	17 142 857	—	6 939 829	371 428	5 142 857*	4½	—	—
80 a. Warschau-Wiener	12 500 000	—	6 900 000	864 550*	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	6 201 000	—	—	237 200	6 201 000	4½	—	—

Abschnitt C.

Transportmittel.

I. Bestand der

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	Bahn	91 Lokomotiven a. 4- rädrige (Anzahl)	b. 6- rädrige	c. 8- rädrige	d. Tender-Lokomotiven	e. zusammen (Anzahl)	92 pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	93 Davon sind a. gekuppelt (Anz.)	b. mit Expansion versehen	c. ohne Expansion versehen	d. mit Kondensation (Anzahl)	94 Tender (Anz.)
	I. Staatsbahnen.												
1	Badische	46	145	56	7	254	1,99	0,26	220	254	—	—	249
2	Bayerische	6	437	—	—	443	1,56	0,25	374	183	250	109	443
3	Friedrich Franz-E.	—	54	—	3	57	1,47	0,19	43	27	30	—	52
4	Main-Neckar-E.	2	32	—	—	34	2,64*	0,35	11	34	—	—	34
5	Oldenburgische	18	—	—	2	20	0,99	0,13	18	18	2	—	14
6	Bebra-Hanauer	—	34	—	—	34	1,77	0,23	34	—	—	6	34
7	Hannoversche	—	263	—	22	285	2,49	0,33	258	258	—	—	263
8	Main-Weser-B.	—	69	—	—	69	2,61	0,35	69	69	—	35	59
9	Nassauische	—	42	—	2	44	1,595	0,21	34	44	—	—	42
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb	2	227	—	21	250	3,34	0,44	211	250	—	47	229
11	Preuß. Ostbahn	—	244	—	1	245	2,01	0,27	157	207	38	—	244
12	Saarbrücker	—	70	—	7	77	3,53	0,47	69	17	60	12	70
13	Westfälische	—	121	—	—	121	2,33	0,31	114	31	90	—	121
14	Sächsische Staats-E.	18	232	8	37	295	2,61*	0,35	291	291	—	—	251
15	Württembergische	6	113	113	19	251	1,89	0,24	251	251	—	—	232
	II. Privatbahnen.												
	a) unter Staatsverwaltung.												
16	a. Bergisch-Märkische	—	320	—	47*	367*	3,86	0,51	349	367	—		321
	b. Hessische Nordbahn	—	48	2	—	50	2,52	0,33	50	50	—	25	47
17	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	205	—	4	209	3,33	0,44	190	209	—	89	205
	c. Stargard-Posener	—	37	—	—	37	1,63	0,22	28	30	7	20	37
	d. Neisse-Brieger	—	6	—	—	6	0,97	0,13	6	6	—	3	6
	e. Wilhelms-Bahn	—	33	—	—	33	1,34	0,18	30	33	—	—	33
18	Rhein-Nahe-E.	—	36	—	—	36	2,25	0,30	33	36	—	10	36
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	2	2	1,28	0,17	2	2	—	—	—
20	a. Löbau-Zittauer	—	6	—	—	6	1,33	0,18	6	6	—	—	6
	b. Zittau-Reichenberger	—	6	—	—	6	1,69	0,22	6	6	—	—	5
	b) in Privatverwaltung.												
21	a. Altona-Kieler	—	38	—	—	38	1,18	0,16	28	38	—	20	24
	b. Schleswigsche	—	19	4	—	23	0,75	0,10	20	23	—	—	14
22	Bayerische Ostbahnen	2	120	—	5	127	1,56	0,20	117	127	—	—	122
23	Berlin-Anhaltische	—	84	—	—	84	1,71	0,22	48	83	1	—	84
24	Berlin-Görlitzer	—	32	—	—	32	1,16	0,15	26	32	—		32
25	Berlin-Hamburger	3	103	—	10	116	2,92	0,39	70	116	—	45	106
26	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	72	—	—	72	3,64	0,49	50	22	42	—	72
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	—	57	—	—	57	1,93	0,26	51	57	—	57	57
	b Starg.-Cösl.-Clb.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28
	c. Cöslin-Danziger.	—	30	—	—	30	1,15	0,15	30	30	—	—	30
	d. Vorpommersche	—	33	—	—	33	1,08	0,14	21	33	—	24	33
28	Braunschweigische	23	91	—	8	122	3,20	0,43	16	122	—	—	114
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	61	—	—	61	2,37*	0,32	15	61	—	—	61
30	Frankfurt-Hanauer	—	16	—	3	19	3,45	0,46	9	19	—	—	16
31	Glückstadt-Elmshorner	—	5	—	—	5	1,11	0,15	4	5	—	3	5
32	Hessische Ludwigs-E.	—	70	2	9	81	1,81*	0,24*	48	81	—	—	72
33	Homburger	—	5	—	—	5	2,08	0,27	5	5	—	—	5
34	Kirchheimer	—	2	—	—	2	2,33	0,31	2	—	2	—	2
35	Köln-Mindener	1	275	—	49	325	4,58	0,61	249	325	—	—	276
36	a. Leipzig-Dresdener / b. Cottbus-Großenhainer	—	80	—	2	82	2,02*	0,27	50	2	—	80	80
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	4
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	21	—	—	21	1,42	0,19	11	21	—	—	21
39	Märkisch-Posener	—	36	—	—	36	1,0	0,13	21	36	—	—	36
	zu übertragen	127	4062	185	260	4634	.	.	.	.	.	.	.

95 — Firma der

Nr.	Bahn	1 A. Borsig in Berlin	2 v. Maffei in Hirschau bei München	3 G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt	4 Maschinenfabrik E. Kessler in Eßlingen	5 R. Hartmann in Chemnitz (Sächs. Maschinenfabrik)	6 Maschinenfabrik der Oesterreichisch. Staatsb.-G.	7 Egestorff (später Strousberg) in Linden bei Hannover	8 Wiener-Neustädter Maschinenfabrik in Wien	9 Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe	10 A. Wöhlert in Berlin	11 Actien-Gesellschaft Vulkan in Stettin	12 Henschel u. Sohn in Kassel	13 W. Günther in Wiener-Neustadt	14 E. Kessler in Karlsruhe	15 Cockerill J. Cockerill in Seraing
1	Badische	.	.	.	.		.			210	.	.	.	.	9	.
2	Bayerische	.	390	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	21	.
3	Friedrich Franz-E.	23	.	.	.	30	.	3	.	.	1	.		.	.	.
4	Main-Neckar-E.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	6	.	10	.
5	Oldenburgische	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	Bebra-Hanauer	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	34	.	.	.
7	Hannoversche	20		.	.	.	.	145		.	19	16	27	.	1	.
8	Main-Weser-B.	.	.	.	6		.	6	.	.	.	4	33	.	20	.
9	Nassauische	6	.	.	32	.		.	.	4	.	.	.	.	.	.
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb	143	3	.	.			.		.	86	.	4	.	.	.
11	Preuß. Ostbahn	105	.	.	.		.	24	.	.	38	2	.	.	.	.
12	Saarbrücker	42	.	.	.	.	.	.	.	29	6	.	.	.	.	.
13	Westfälische	36		.	.	.	.	21	.	.	20	17	20	.	.	.
14	Sächsische Staats-E.	20		.	8	233	.	.	.	.	5	.	.	.	2	1
15	Württembergische	.	3	.	209	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16	a. Bergisch-Märkische	177	.	.	36	.	.	12	.	.	13	53	56	.	10	7
	b. Hessische Nordbahn	5	.	.	.	.	.	.		4	.	.	29	.	6	.
17	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	106	.	14	.	.		.	.	.	43	40	.	.	.	.
	c. Stargard-Posener	23	.	.	.	.	.	.	.	.	3	11	.	.	.	.
	d. Neisse-Brieger	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.
	e. Wilhelms-Bahn	14	.	8	.	.	.	.		.	9	.	.	.	.	.
18	Rhein-Nahe-E.	31		.	.	.	.	.	.	3	2	.		.	.	.
19	a. Gößnitz-Geraer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Greiz-Brunner		.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	a. Löbau-Zittauer	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
	b. Zittau-Reichenberger	.	.	.		5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
21	a. Altona-Kieler	.	.	.	.	.	.	34	.	.	.	.	.	.	.	2
	b. Schleswigsche	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	Bayerische Ostbahnen	.	127	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	Berlin-Anhaltische	83	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	Berlin-Görlitzer	14	.	.	.	10	.	.	.	.	6	.		.	.	.
25	Berlin-Hamburger	104	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Berlin-Potsdam-Magdebg.	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.	.
	b Starg.-Cösl.-Clb.	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.
	c. Cöslin-Danziger.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	10	.	.	.	.
	d. Vorpommersche	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	.	.	.	.
28	Braunschweigische	.	.	.	.	.	.	114	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	30	.	.	.	.	.	.	.	.	14	11	.	.	.	.
30	Frankfurt-Hanauer	.	.	.	3	.	.	.	.	5	.	.	7	.	4	.
31	Glückstadt-Elmshorner	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	Hessische Ludwigs-E.	.	.	.	81	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Homburger	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
34	Kirchheimer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.
35	Köln-Mindener	247	.	.	.	28	36	.	.	4	.	.		.	1	5
36	a. Leipzig-Dresdener / b. Cottbus-Großenhainer	38	.	.	10	32	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	20	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.
39	Märkisch-Posener	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36	.	.	.	.
	zu übertragen	1410	525	24	385	365	36	361	.	266	286	255	223	.	86	17

95

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

	L. Schwartzkopff in Berlin.	Sharp u. Co. in Manchester.	Beyer, Peacock und Comp. in Manchester.	Krauß u. Comp. in München.	Société de Couillet.	Union-Gießerei i. Königsberg.	Société St. Léonard i. Lüttich.	Schichau in Elbing.	R. Stephenson in Newcastle.	Werkst. der Württemberg. E.	v. Ruffer in Breslau.	Maschinenfabrik in Carlsruhe, Baden.	Wilson u. Comp. in Leeds.	J. Meyer in Mühlhausen.	Canada Works in Birkenhead bei Liverpool.	Hawthorn in Newcastle.	Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-B.	Köchlin in Mühlhausen.	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn.	Stothert u. Slaughter in Bristol.	Société de construction in Tubize.	Werkstätte der Taunus-E.-B.	Dübs u. Comp. in Glasgow.	J. Neilson u. Co. in Glasgow.
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
1	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	24	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	40	7	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
10	11	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	17	.	.	.	.	34	.	25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	10	.	.	.	.	.	.	.	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	.	.	.	6	.	.	.	.	.	33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17ab	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- e	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	6	.	11	2	.	.	.	.	.	.	.	.
22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	4	4	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.
27a	4	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.
32	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	88	19	2	30	.	34	.	33	32	33	12	24	14	13	11	9	10	.	.	.	.	.	.	.

	Th. Brassey in Birkenhead.	E. Gouin u. Co. in Paris.	Yorkshire Engine Comp. in Sheffield.	Cail und Comp. in Paris.	Werkstätte d. Westfälischen E.	W. Norris in Philadelphia.	Regnier Poncelet in Lüttich.	Werkstätte der Köln-Mindener E.-B.	Eisenbahn-Centralwerkstätte in Carlsruhe.	Central-Werkst. der Main-Neckar-E.	Manning, Wardle u. Comp. in Leeds.	Werkstätte der Grand Central Belge E.	[illegible]	[illegible]	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter E.-B.	Chemnitzer Maschinenbau-Ges.	Werkstätte d. Wilhelmsbahn.	Maschinenbau-Actien-Ges. in Berlin.	Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Comp. in Buckau.	Bahnhofs-Werkstätte in Braunschweig.	[illegible] in Dresden.	[illegible] u. Co. in [illegible].	[illegible] in London.
	40	41	42	43	44	45	46	47	49	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
1	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
- b	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17ab	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- e	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.
18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.
26	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.
29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	5	4	.	4	3	3	1		2	2			2	2		1	1	1	

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Bestand der

Firma der

Nr.	II. Privatbahnen. (Forts.)	91 Lokomotiven a. 4-rädrige	91 b. 6-rädrige	91 c. 8-rädrige	91 d. Tender-Lokomotiven	91 e. zusammen	92 pro Meile Bahnlänge	92 pro Kilometer Bahnlänge	93 Davon sind a. gekuppelt	93 b. mit Expansion versehen	93 c. ohne Expansion versehen	93 d. mit Kondensation	94 Tender	95 (1) A. Borsig in Berlin	(2) J. A. Maffei in Hirschau bei München	(3) G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt	(4) Maschinenfabrik (E. Keßler) in Eßlingen	(5) R. Hartmann in Chemnitz (Sächsische Maschinenfabrik)	(6) Maschinenfabrik der Oesterreich. Staatsb.-Ges.	(7) Egestorf (jetzt Strousberg) in Linden bei Hannover	(8) Wien-(Gloggnitzer) Raaber Maschinenfabrik in Wien	(9) Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe	(10) F. Wöhlert in Berlin	(11) Actien-Gesellschaft Vulcan in Stettin	(12) Henschel u. Sohn in Cassel	(13) W. Günther in Wiener-Neustadt	(14) E. Keßler in Carlsruhe	(15) Cockerill J. in Seraing
		Anzahl			Anzahl		Anzahl		Anz.	Anzahl			Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	übertragen	127	4062	185	260	4634	—	—	—	—	—	—	—	1410	525	24	385	365	36	361	.	266	286	255	223	.	86	17
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	64	—	—	64	3,31	0,44	58	64	—	7	64	42	.	.	.	.	.	4	.	.	5	9	.	.	4	.
	b. Halle-Kasseler	—	36	—	—	36	1,62	0,22	36	36	—	—	36	28	.	.	.	.	.	.	.	.	4	4	.	.	.	.
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	61	—	4	65	2,21	0,29	49	42	23	—	61	59	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	24	—	1	25	1,75	0,23	22	22	3	2	24	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Stendal-Salzwedel	—	28	—	—	28	3,69	0,49	27	28	—	—	28	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42	Niederschlesische Zweigbahn	—	11	—	—	11	1,16	0,15	11	11	—	—	11	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	Nordhausen-Erfurter	6	4	—	—	10	0,986	0,13	4	—	6	—	10	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	Oberhessische	—	16	—	—	16	0,685*	0,09	16	16	—	—	16	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	10	.	.	.
45	Ostpreußische Südbahn	—	25	—	4	29	0,96	0,13	24	29	—	—	25	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46	Pfälzische Eisenbahnen	14	75	—	4	93	2,37	0,32	66	93	—	—	88	.	56	.	14	.	.	.	.	6	.	.	.	.	9	.
47	Rechte Oder-Ufer-E.	—	44	—	—	44	1,09	0,14	27	44	—	—	44	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	.	.	.	.
48	Rheinische	18	197	—	30	245	2,86	0,38	183	245	—	38	215	191	.	.	.	.	.	6	.	20	1	.	8	.	4	2
49	Taunus-E.	—	17	—	3	20	2,98	0,39	8	20	—	—	17	.	.	.	1	.	.	.	.	9	.	.	.	.	4	.
50	a. Thüringische	—	100	—	2	102	2,15	0,29	101	102	—	1	101	79	8	.	.	.	.	.	.	.	.	6	6	.	.	.
	b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	12	28	—	—	24	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
51	Tilsit-Insterburger	—	5	—	—	5	0,70	0,09	5	5	—	—	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	B. Oesterreichische Bahnen.																											
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	36	—	—	36	1,09	0,14	36	—	—	—	36	.	.	36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	7	—	—	7	0,51	0,07	7	—	—	—	7	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
53	Alföld-Fiumaner	—	32	—	—	32	0,79	0,10	32	32	—	—	32	.	16	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
54	Aussig-Teplitzer	—	20	—	—	20	1,74	0,23	20	20	—	—	20	5	.	4	.	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Böhmische Nordbahn	—	18	—	—	18	0,93	0,12	18	18	—	—	16	.	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Böhmische Westbahn	—	34	—	—	34	1,27	0,17	34	34	—	—	30	.	11	23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,22	0,16	5	5	—	—	5	.	.	1	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
58	Buschtěhrader	—	7	—	5	12	1,24	0,16	12	12	—	—	7	.	.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	9	—	—	9	1,00	0,13	9	9	—	—	9	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	90	—	—	90	1,27	0,17	90	90	—	—	90	.	.	50	16	.	8	.	.	.	.	.	.	16	.	.
61	Graz-Köflacher	—	3	5	2	10	1,84	0,25	10	—	10	—	8	.	.	2	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	—	248	—	11	259	3,25	0,43	254	259	—	—	269	12	28	78	.	.	.	.	130	.	.	.	.	.	2	9
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	25	—	—	25	1,32	0,17	25	25	—	—	25	.	.	17	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	45	—	—	45	0,97	0,13	45	45	—	—	43	.	.	45	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	—	126	—	—	126	2,37	0,31	126	—	—	—	117	.	.	39	.	.	48	.	.	.	.	.	.	30	.	.
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	—	—	—	14	14	3,67	0,49	14	14	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	.	.
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
65	Kaschau-Oderberger	—	9	—	—	9	1,06	0,14	9	9	—	—	9	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
66	Kronprinz-Rudolf-Bahn	—	50	—	—	50	0,81	0,11	50	50	—	—	50	.	6	35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	27	—	—	27	0,77	0,10	27	27	—	—	27	.	.	15	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	8	—	—	8	0,67	0,09	8	8	—	—	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Rumänische Linie	—	22	—	—	22	0,92	0,12	22	22	—	—	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	2	8	—	10	1,24	0,16	10	10	—	—	10	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	2	.	.
69	a. Oesterreichische nördliche	—	36	81	49	166	2,66	0,35	160	166	—	—	117	.	6	.	14	.	77	.	27	.	.	.	.	17	.	25
	b. Oesterreichische südöstliche	—	94	33	61	188	2,04	0,27	182	188	—	—	133	.	22	.	.	.	78	.	30	.	.	.	.	52	6	.
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	8	11	4	23	1,11	0,15	23	23	—	—	21	.	.	.	.	.	15	.	8	.	.	.	.	.	.	.
70	I. Siebenbürger	—	27	—	—	27	0,70	0,09	27	27	—	—	27	.	16	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.
71	Südbahn und Tiroler	—	293	98	49	440	1,65	0,22	440	440	—	—	375	.	8	97	79	.	.	.	171	.	.	.	.	48	.	22
72	Süd-Norddeutsche	—	32	12	—	44	1,46	0,19	44	—	—	—	40	.	12	.	.	32	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
73	Theiß-Bahn	—	80	—	—	80	1,03	0,14	76	80	—	—	80	.	.	.	.	.	60	.	.	8	.	.	.	8	.	.
74	Turnau-Kralup-Prager	—	10	—	—	10	0,87	0,12	10	10	—	—	8	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
75	Ungarische Ostbahn	—	17	—	—	17	0,84	0,11	17	17	—	—	17	.	.	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	C. Fremdländische Bahnen.																											
76	Niederländische Staats-E.	—	94	—	6	100	0,80	0,11	90	100	—	—	94	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
77	Grand Central Belge	—	86	18	37	141	1,88	0,25	126	—	—	—	104	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22
78	Lüttich-Mastrichter	—	6	—	—	6	1,55	0,20	6	6	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
79	Niederländische Rhein-E.	—	65	—	5	70	2,52	0,33	64	70	—	6	67	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.
80	a. Warschau-Wiener	—	75	—	—	75	1,62	0,215	56	—	75	—	75	19	.	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Warschau-Bromberger	—	22	—	—	22	1,11	0,15	12	—	22	—	22	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summa	165	6565	451	551	7732	.	.	.	.	.	.	.	1985	714	577	513	414	379	371	370	315	296	291	253	192	115	103

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

	L. Schwartzkopff in Berlin.	Sharp u. Co. in Manchester.	Beyer, Peacock und Comp. in Manchester.	Krauß u. Comp. in München.	Société de Couillet.	Union-Gießerei i Königsberg	Société St. Léonard i Lüttich	Schichau in Elbing.	R. Stephenson in Newcastle.	Werkst. der Württemberg. E.	v. Ruffer in Breslau.	Maschinenfabrik in Grafenstaden.	Wilson u. Comp. in Leeds	J. Meyer in Mülhausen.	Canada Works in Birkenhead bei Liverpool.	Hawthorn in Newcastle.	Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-B.	Köchlin in Mülhausen.	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn.	Slaughter u. [illegible] in Bristol.	Société de construction in Lüttich.	Werkstätte der Taunus-E.-B.	Caird u. Comp. in Glasgow.	J. Neilson u. Co. in Glasgow.	Th. Brassey in Birkenhead.	E. Gouin u. Co. in Paris.	Yorkshire Engine Comp. in Sheffield.	Cail und Comp. in Paris	Werkstätte d. Westfälischen E.	W. Norris in Philadelphia.	Regnier Poncelet in Lüttich	Werkstätte der Köln-Mindener E.-B.	Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Carlsruhe.	Central-Werkst. der Main-Neckar-E.	Manning, Wardle u. Comp. in Leeds.	Werkstätte der Grand Central Belge G.	[illegible] Meyer u. Co in Barmen	Forester in Liverpool.	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter E.-B.	Kölnische Maschinenbau-Ges.	Werkstätte d. Wilhelmsbahn.	Maschinenbau-Actien-Ges. in Berlin.	Hamburg-Magdeb. Dampfschifffahrts-Comp. in Buckau.	Bahnhofs-Werkstätte in Frankfurt.	[illegible] Beyer in Dresden.	Jacobi u. Co. in Eberstadt.	London Brighton zu London.
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
	88	19	2	30	.	34	.	33	32	33	12	24	14	13	11	9	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	4	.	4	3	3	1	.	2	2	.	.	2	2	.	1	1	1	.
40a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
45	.	.	.	.	.	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	19	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
48	8	.	.	.	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
49	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
50a	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
51	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
53	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
58	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
59	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
62a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
65	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
66	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
67a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	3	6	6	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
68	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
69a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
70	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
72	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
73	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
75	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
76	.	.	88	.	.	.	3	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
77	.	2	.	.	48	.	37	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	9	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
78	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
79	.	62	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
80a	.	10	.	.	.	.	2	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	100	97	93	53	48	47	43	39	38	33	31	30	21	17	11	11	10	10	9	9	7	6	6	6	6	6	6	5	5	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1

(Forts.) **I. Bestand der**

A. Deutsche Eisenbahnen.

	96				97			98					99		
	Personenwagen:				Achsen unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich		
	a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	a.		b.
	4- rädrige. Anzahl	6- rädrige.	8- rädrige.	zusammen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge. Anzahl	pro Kilometer Bahnlänge.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	zusammen.	pro Meile Bahnlänge. Plätze	pro Kilometer Bahnlänge.	pro Achse.
I. Staatsbahnen.															
1 Badische	690	61	2	753	1571	12,33	1,64	2084	7356	21 550	—	30 990	243,31	32,30	19,33
2 Bayerische	614	417	—	1031*	2479	10,41	1,39	2072	10804	24 555	—	37 431	157,17	20,87	15,10
3 Friedrich-Franz-E.	89	31	9	129	307	7,94	1,05	275	1187	2726	1496	5684	147,03	19,52	18,51
4 Main-Neckar-E.	48	60	—	108	276	21,44*	2,85	334	616	2965	—	3915	304,30*	40,36	14,18
5 Oldenburgische	64	—	—	64	128	6,36	0,84	141	696	1764	—	2601	129,27	17,16	20,32
6 Bebra-Hanauer	65	21	—	86	193	10,01	1,33	194	924	2660	—	3778	196,77	26,13	19,58
7 Hannoversche	146	313	—	459*	1231	10,765	1,43	946	4434	10 450	5160	20 990	183,55	24,37	17,05
8 Main-Weser-B.	41	92	—	133	358	13,35	1,80	353	1597	3860	—	5810	219,83	29,18	16,23
9 Nassauische	139	—	—	139	278	10,08	1,34	538	1028	3078	—	4644	168,38	22,36	16,70
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	178	189	—	367	923	12,35	1,64	640	2818	7454	6348	17 260	230,93	30,66	18,70
11 Preuß. Ostbahn	140	249	—	389*	1027	8,13	1,12	726	4168	9640	4968	19 502	160,14	21,26	18,99
12 Saarbrücker	118	—	—	118	236	10,80	1,44	268	728	1800	2615	5411	247,75	32,99	22,93
13 Westfälische	50	82	—	132	346	6,67	0,89	218	1244	3266	1792	6550	126,30	16,77	18,93
14 Sächsische Staats-E.	515	180	—	695	1570	13,58*	1,84	1131	6820	16 905	—	24 856	219,51*	29,18	15,83
15 Württembergische	232	—	282	514	1592	11,55	1,53	856	7254	19 848	—	27 958	202,77	26,93	17,56
II. Privatbahnen															
a) unter Staatsverwaltung.															
16 a. Bergisch-Märkische	102	306	—	408	1122	11,80	1,57	1146	4052	10 360	6210	21 768	228,87	30,39	19,40
b. Hessische Nordbahn	—	68	—	68	204	10,29	1,36	119	630	1930	540	3219	162,41	21,56	15,78
17 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	83	114	—	197	508	8,57*	1,14	463	1866	4221	2823	9373	158,19*	21,00	18,45
c. Stargard-Posener	—	44	—	44	132	5,83	0,77	144	560	1040	650	2394	105,78	14,04	18,13
d. Neisse-Brieger	—	10	—	10	30	4,55	0,64	23	113	144	225	505	81,71	10,85	16,83
e. Wilhelms-Bahn	14	20	—	34	88	3,90*	0,52	58	216	920	492	1686	74,90*	9,93	19,16
18 Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,00	0,66	90	264	1400	—	1754	109,63	14,55	21,93
19 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	6,41	0,85	12	40	110	—	162	103,85	13,79	16,20
20 a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,45	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,99	1,05	24	112	380	—	516	145,33	19,30	18,43
b) in Privatverwaltung.															
21 a. Altona-Kieler	56	36	—	92	220	6,83	0,90	190	888	3402	—	4480	139,13	18,47	20,36
b. Schleswigsche	48	—	—	48	96	3,15	0,42	120	374	1394	—	1888	61,90	8,22	19,67
22 Bayerische Ostbahnen	373	—	—	373	746	9,16	1,22	765	3264	9300	—	13 329	163,74	21,74	17,87
23 Berlin-Anhaltische	106	102	—	208	518	10,54	1,39	563	2072	4680	880	8195	166,76	22,14	15,82
24 Berlin-Görlitzer	72	—	—	72	144	5,22	0,69	95	516	1426	596	2633	95,40	12,67	18,29
25 Berlin-Hamburger	18	204	—	222	648	16,31	2,17	501	2536	6320	2088	11 445	288,14	38,26	17,66
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	5	141	—	146	433	22,16	2,94	431	1424	3774	1950	7579	387,87	51,49	17,50
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ɀc.	43	68	—	111	290	9,80	1,30	168	944	2601	1580	5293	178,94	23,76	18,25
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	50	—	50	150	6,56	0,87	60	544	1680	550	2834	124,03	16,47	18,89
c. Cöslin-Danziger	42	—	—	42	84	3,21	0,43	24	288	534	648	1494	57,09	7,58	17,79
d. Vorpommersche	—	95	—	95	285	9,36	1,24	108	880	2860	1450	5298	173,93	23,09	18,59
28 Braunschweigische	3	167	—	170	507	13,39	1,77	478	2084	5774	—	8336	218,91	29,06	16,44
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	54	58	1	113	286	11,13*	1,48	162	760	3100	1450	5472	212,92*	28,27	19,13
30 Frankfurt-Hanauer	59*	4	—	63	130	23,81	3,16	136	620	1580	—	2336	427,84	56,80	17,97
31 Glückstadt-Elmshorner	1	6	—	7	20	4,44	0,59	20	88	250	—	358	79,56	10,56	17,90
32 Hessische Ludwigs-E.	209	19	—	228	475	10,63*	1,40*	606	2018	7150	—	9774	218,75*	29,04*	20,58
33 Homburger	34	—	—	34	68	28,31	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,89	17,59
34 Kirchheimer	6	—	1	7	16	18,50	2,46	11	56	166	—	233	269,36	35,76	14,56
35 Köln-Mindener	52	169	—	221*	611	8,63	1,14	571	2180	4870	5220	12 841	181,07	24,04	21,02
36 a. Leipzig-Dresdener / b. Cottbus-Großenhainer	81	128	—	209	546	13,44*	1,78	342	1968	7020	360	9690	238,49*	31,66	17,75
37 Ludwigs E. (Nürnb.-Fürth)	20	12	—	32	76	95,0	12,60	76	288	715	—	1079	1348,73*	178,94	14,19
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	51	—	51	153	10,37	1,38	122	592	1920	—	2634	178,58	23,71	17,33
39 Märkisch-Posener	167	—	—	167	334	9,27	1,23	210	1048	3600	1700	6558	181,93	24,15	19,63

Transportmittel.

100				101			102							103			
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
4-	6-	8-	zu-	über-	pro	pro	4 rädrige		6 rädrige		8 rädrige		zu-	über-	pro	pro	
rädrige.			sammen.	haupt.	Meile	Kilometer	offene.	be- deckte.	offene.	be- deckte.	offene.	be- deckte.	sammen.	haupt.	Meile	Kilometer	
					Bahnlänge.										Bahnlänge.		
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl.		Anzahl		Anzahl		Anzahl.	Anzahl			
145	—	—	145	290	2,26	0,30	1586	1673	44	197	—	—	3500	7241	56,95	7,55	1
171	28	—	199	426	1,19	0,24	2171	2538	746	452	—	—	5907	13 012	54,63	7,25	2
15	4	—	19	42	1,09	0,14	235	269	2	30	13	57	606	1384	35,80	4,75	3
14	—	—	14	28	2,18*	0,29	115	188	—	20	—	—	323	666	51,73*	6,87	4
8	—	—	8	16	0,80	0,11	128	70	—	—	—	—	198	396	19,68	2,61	5
—	16	—	16	48	2,50	0,33	136	240	—	—	—	—	376	752	39,17	5,20	6
6	94	—	100*	294	2,57	0,34	3132	2093	97	11	21	119	5473	11 334	99,11	13,16	7
5	24	—	29	82	3,10	0,41	387	365	—	—	—	9	761	1540	58,27	7,73	8
23	—	—	23	46	1,67	0,22	1074	97	—	—	—	—	1171	2342	84,22	11,21	9
32	28	—	60	148	1,98	0,26	2870	1839	168	7	34	18	4936	10 151	135,82	18,03	10
—	65	—	65	195	1,60	0,21	1045	2528	90	291	—	—	3954	8289	68,07	9,04	11
34	—	—	34	68	3,11	0,41	2142	565	—	—	—	—	2707	5414	247,39	32,91	12
20	34	—	54	142	2,73	0,36	1369	536	28	24	10	22	1989	4094	78,94	10,49	13
i. K. 102b	i. K. 102d	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	7311	2505	32	12	10	13	9883	19 856	175,55*	23,31	14
18	—	58	76	268	1,95	0,26	1465	1328	—	—	108	305	3206	7238	52,49	6,91	15
97	57	—	154*	365	3,84	0,51	10 002	1671	67	26	31	—	11 797	23 749	249,70	33,15	16a
11	9	—	20*	49	2,47	0,33	268	83	—	—	—	7	358	730	36,93	4,99	b
37	30	—	67	164	2,77*	0,31	2917	983	987	122-	47	—	5056	11 315	180,33	23,94	17ab
—	13	—	13	39	1,72	0,23	112	211	—	35	2	—	360	759	33,54	4,45	- c
—	3	—	3	9	1,46	0,20	9	35	12	6	—	—	62	142	22,98	3,05	- d
8	7	—	15	37	1,44*	0,22	845	209	18	3	—	2	1077	2179	88,40	11,74	- e
8	—	—	8	16	1,00	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,55	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19a
in Kol. 102b	—	—	in Kol. 102g	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	—	4	—	—	—	—	4	8	5,13	0,68	- b
	—	—					50	20	—	2	—	2	74	154	34,14	4,53	20a
	—	—					80	35	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	- b
11	—	—	11	22	0,68	0,09	184	308	—	—	2	1	495	996	30,93	4,11	21a
16	—	—	16	32	1,05	0,14	155	132	—	—	—	—	287	574	18,82	2,50	- b
90	—	—	90	180	2,21	0,29	1070	1174	—	—	—	—	2244	4488	55,13	7,32	22
12	9	—	21	51	1,03	0,14	874	526	30	52	7	23	1512	3166	61,42	8,35	23
10	—	—	10	20	0,72	0,096	433	189	—	—	—	—	622	1244	45,07	5,98	24
9	31	—	40	111	2,79	0,37	282	980	71	339	19	50	1741	4030	101,46	13,47	25
—	54	—	54	162	8,29	1,10	402	187	27	180	—	—	796	1799	92,07	12,22	26
6	15	—	21	57	1,93	0,26	123	393	—	60	34	20	630	1428	48,29	6,41	27a
—	12	—	12	36	1,58	0,21	122	138	42	30	—	—	332	736	32,21	4,28	- b
4	—	—	4	8	0,31	0,04	42	272	—	—	—	—	314	628	24,00	3,19	- c
10	6	—	16	38	1,25	0,17	344	215	—	—	—	—	559	1118	36,70	4,87	- d
—	54	—	54	162	4,25	0,56	841	618	45	3	10	44	1561	3278	86,08	11,43	28
11	—	1	12	26	1,01*	0,13	1039	301	15	3	23	2	1383	2834	110,27*	14,64	29
12	—	—	12	24	4,40	0,58	63	120	—	—	—	—	183	366	67,03	8,90	30
1	—	—	1	2	0,44	0,06	33	21	—	—	—	—	54	108	24,00	3,19	31
70*	8	—	78	164	3,67*	0,49*	773	470	—	—	—	—	1243	2486	55,64*	7,39*	32
3	—	—	3	6	2,49	0,33	15	6	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	33
2*	—	—	2	4	4,63	0,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
23	43	—	66*	175	2,46	0,32	7012	1055	375	254	40	—	8736	18 181	256,37	34,04	35
26	4	—	30	64	1,573*	0,21	1174	507	34	128	—	—	1843	3848	94,66*	12,57	36
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	6	7,50	0,99	37
7	2	—	9*	20	1,36	0,18	110	117	43	23	—	—	293	652	44,20	5,87	38
19	—	—	19	38	1,05	0,14	281	234	—	—	—	—	515	1030	28,37	3,79	39

(Forts.) **I. Bestand der**

A. Deutsche Eisenbahnen.	96 Personenwagen: a. 4- rädrige	b. 6- rädrige	c. 8- rädrige	d. zusammen. Anz.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt. Anz.	b. pro Meile Bahnlänge. Anzahl	pro Kilometer Bahnlänge.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Plätze	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse. Plätze
II. Privatbahnen. (Forts.)															
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	91	56	—	147	350	18,08	2,40	246	1216	3480	1320	6262	323,45	42,94	17,89
b. Halle-Kasseler	120	—	—	120	240	10,83	1,44	60	1040	2500	2100	5700	257,22	34,15	23,75
41 a. Magdeburg-Halberstädter															
b. Magdeb.-Wittenbergesche	11	171	—	182	535	10,43	1,38	374	1644	5554	2471	10 043	195,73	25,86	18,77
c. Stendal-Salzwedel															
42 Niederschlesische Zweigbahn	7	12	9	28	86	9,03	1,20	78	384	650	366	1478	155,57	20,65	17,186
43 Nordhausen-Erfurter	23	—	—	23	46	4,54	0,60	64	192	750	—	1006	99,21	13,17	21,87
44 Oberhessische	37	—	—	37	74	3,17*	0,42	80	240	1350	—	1670	71,49*	9,49	22,56
45 Ostpreußische Südbahn	12	37	—	49	135	4,49	0,60	66	352	1360	900	2678	89,09	11,83	19,84
46 Pfälzische Eisenbahnen	220	—	—	220	440	11,22	1,49	427	2106	5440	—	7973	203,39	27,00	18,12
47 Rechte Oder-Ufer-E.	18	35	—	53	141	3,51	0,46	80	464	1280	1020	2844	70,90	9,41	20,17
48 Rheinische	436	12	—	448	908	10,61	1,41	2585	6002	9360	760	18 707	218,67	29,03	20,60
49 Taunus-E.	110	18	—	128	274	40,63	5,46	602	1472	2510	—	4584	683,13	91,31	16,73
50 a. Thüringische	48	125	—	173	471	9,91	1,32	370	2152	5030	660	8212	172,85	22,95	17,44
b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,28	0,70	120	576	1320	—	2016	88,77	11,79	16,80
51 Tilsit-Insterburger	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,78
B. Oesterreichische Bahnen.															
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	85	—	—	85	170	5,15	0,68	180	720	1440	500	2840	85,93	11,41	16,70
b. südliche Linie	25	—	—	25	50	3,67	0,49	30	170	560	—	760	55,76	7,40	15,20
53 Alföld-Fiumaner	54	—	—	54	108	2,67	0,35	108	444	1430	220	2202	54,30	7,22	20,39
54 Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	6,99*	0,93	120	276	320	—	716	83,26*	11,06	11,93
55 Böhmische Nordbahn	54	—	—	54	108	5,61	0,74	120	512	1062	720	2412	125,31	16,63	22,33
56 Böhmische Westbahn	80	—	—	80	160	6,00	0,80	114	912	2300	—	3326	124,75	16,56	20,79
57 Brünn-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,50	12	64	152	—	228	60,80	8,07	16,29
58 Buschtěhrader	21	—	3	24	54	6,10*	0,81	66	168	626	300	1160	131,08*	17,40	21,48
59 Fünfkirchen-Barcs'er	22	—	—	22	44	4,89	0,65	36	232	500	100	868	96,55	12,82	19,73
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	182*	30*	—	212	454	6,42	0,85	432	2336	5940	—	8708	123,13	16,35	19,66
61 Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,25	16,76
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	484	1	—	485	971	12,17	1,61	986	4334	8312	—	13 632	170,87	22,68	14,04
b. Mährisch-Schles. Nordb.	42	—	—	42	84	4,43	0,59	156	248	1100	—	1504	79,24	10,52	17,90
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	157	—	—	157	314	6,78	0,90	252	1060	3190	2520	7022	151,53	20,12	22,36
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	352	—	4*	356	720	13,56	1,80	627	2708	8528	—	11 863	223,37	29,65	16,85
b. Lamb.-Gmund.	30	—	—	30	60	15,71	2,08	128	177	265	—	570	149,21	19,81	9,50
c. Pferdebahn	38	—	—	38	76	4,37	0,58	10	101	220	—	331	19,06	2,53	4,36
65 Kaschau-Oderberger	37	—	—	37	74	8,74	1,16	36	272	900*	420	1628	192,21	25,51	22,0
66 Kronprinz-Rudolf-Bahn	136	—	—	136	272	4,63	0,59	225	936	2620	2010	5791	94,30	12,52	21,29
67 a. Lemberg-Czernowitzer	40	—	—	40	80	2,26	0,30	91	444	894	—	1429	40,68	5,40	17,86
b. Czernowitz-Suczawaer	20	—	—	20	40	3,36	0,44	45	220	446	—	711	59,80	7,94	17,78
c. Rumänische Linie	40	—	—	40	80	3,35	0,44	76	464	910	—	1450	60,72	8,06	18,12
68 Mohacs-Fünfkirchener	12	—	—	12	24	2,97	0,39	18	112	184	100	414	51,24	6,80	17,25
69 a. Oesterreichische nördliche	152	—	69	221	580	9,31	1,24	847	2602	5989	—	9438	151,49	20,11	16,27
b. Oesterreichische südöstliche	210	1	39	250	579	6,28	0,83	758	3088	5962	—	9808	106,44	14,13	16,94
c. Wien-Neu-Szönyer	11	18	22	51	164	7,81	1,04	214	560	1624	—	2398	115,51	15,34	14,62
70 I. Siebenbürger	84	—	—	84	168	4,37	0,58	144	768	1700	800	3412	88,87	11,78	20,31
71 Südbahn und Tyroler	555	32	307	894	2434	9,39	1,23	2708	9890	23 700	—	36 298	138,51	18,39	14,91
72 Süd-Norddeutsche	98	—	—	98	196	6,52	0,87	199	693	1560	1130	3582	119,20	15,82	18,28
73 Theiß-Bahn	20	145	—	165	475	6,14	0,82	351	2464	4200	800	7815	101,09	13,42	16,45
74 Turnau-Kralup-Prager	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
75 Ungarische Ostbahn	44	—	—	44	88	4,35	0,58	109	223	560	540	1432	70,82	9,40	16,27
C. Fremdländische Bahnen.															
76 Niederländische Staats-E.	241	4	—	245	494	4,12	0,55	1328	2500	6400	—	10 228	85,30	11,32	20,70
77 Grand Central Belge	207	24	—	231	486	6,74	0,89	1128	2013	6244	—	9385	130,31	17,30	19,31
78 Lüttich-Mastrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
79 Niederländische Rhein-E.	214	1*	—	215	431	15,48	2,06	2066	2810	5386	—	10 262	368,74	48,95	23,98
80 a. Warschau-Wiener	26*	66	—	92*	250	5,39	0,72	256	1068	1440	1440	4204	90,60	12,03	16,82
b. Warschau-Bromberger	10	60*	—	70	200	10,15	1,35	120	460	1460	1465	3505	177,92	23,62	17,52

Transportmittel.

100				101			102							103			
Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4 rädrige offene.	b. 4 rädrige bedeckte.	c. 6 rädrige offene.	d. 6 rädrige bedeckte.	e. 8 rädrige offene.	f. 8 rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Anzahl			Anz.	Anzahl.			Anzahl.		Anzahl		Anzahl		Anzahl.	Anzahl			
6	18	—	24	66	3,41	0,45	917	793	3	—	5	52	1770	3657	188,89	25,08	40a
10	—	—	10	20	0,90	0,12	514	281	—	—	—	—	795	1590	71,75	9,53	- b
—	40	—	40	120	2,34	0,31	1219	756	29	238	2	24	2268	4855	94,62	12,56	41
2	3	—	5	13	1,41	0,18	26	58	—	—	21	6	111	276	29,85	3,96	42
4	—	—	4	8	0,79	0,10	88	22	—	—	—	—	110	220	21,69	2,88	43
8	—	—	8	16	0,685*	0,09	205	52	—	—	—	—	257	514	22,0*	2,92	44
9	—	—	9	18	0,60	0,08	165	360	—	—	—	—	525	1050	34,77	4,62	45
71	—	—	71	142	3,62	0,48	1996	678	33	—	—	—	2707	5447	138,95	18,45	46
—	19	—	19	57	1,42	0,19	872	131	14	10	—	—	1027	2078	51,80	6,88	47
131	1	—	132	265	3,10	0,41	4624	833	3	—	11	—	5471	10 967	128,19	17,02	48
13*	4	—	17	38	5,66	0,76	134	120	12	—	—	—	266	544	81,07	10,84	49
31	34	—	65*	164	3,45	0,46	824	1038	14	5	—	36	1917	3925	82,61	10,97	50a
—	12	—	12	36	1,59	0,21	198	212	—	—	—	—	410	820	36,11	4,79	- b
4	—	—	4	8	1,12	0,15	59	75	—	—	—	—	134	268	37,43	4,97	51
18	—	—	18	36	1,09	0,14	672	314	—	—	—	—	986	1972	59,66	7,92	52a
6	—	—	6	12	0,88	0,12	81	111	—	—	—	—	192	384	28,17	3,74	- b
13	—	—	13	26	0,64	0,08	•175	372	—	—	—	—	547	1094	27,02	3,59	53
9	—	—	9	18	2,16*	0,28	876	70	—	—	—	—	946	1892	164,95	21,90	54
14	—	—	14	28	1,45	0,19	434	88	—	—	—	—	522	1044	54,24	7,20	55
18*	—	—	18	36	1,35	0,18	700	192	—	—	—	—	892	1784	66,92	8,88	56
4	—	—	4	8	2,15	0,28	91	7	—	—	—	—	98	196	52,26	6,94	57
6	—	—	6	12	1,36*	0,18	282	20	—	—	—	—	302	604	62,53	8,30	58
5*	—	—	5	10	1,11	0,15	148	27	—	—	—	—	175	350	38,93	5,17	59
104	1	—	105	211	2,98	0,39	434	2593	8	1	5	37	3078	6249	88,56	11,73	60
—	—	3	3	12	2,26	0,30	311	—	—	—	—	4	315	638	120,15	15,95	61
136	—	—	136	272	3,41	0,45	3448	2572	1	—	107	211	6339	13 315	166,96	22,16	62a
18	—	—	18	36	1,90	0,25	350	305	—	—	—	—	655	1310	69,02	9,16	- b
22	—	—	22	44	0,95	0,13	605	541	—	—	—	—	1146	2292	49,46	6,56	63
72	—	—	72	144	2,71	0,36	573	1563	—	—	—	—	2136	4272	80,44	10,68	64a
9	—	—	9	18	4,71	0,62	353	90	—	—	11	—	454	930	243,46	32,32	- b
—	—	—	—	—	—	—	460	168	—	—	4	—	632	1272	73,95	9,82	- c
6	—	—	6	12	1,42	0,19	195	58	—	—	—	—	253	506	59,74	7,93	65
24	—	—	24	48	0,78	0,10	661	359	—	—	—	—	1020	2040	33,22	4,41	66
12	—	—	12	24	0,68	0,09	100	448	—	—	—	—	548	1096	31,20	4,14	67a
6	—	—	6	12	1,01	0,13	35	150	—	—	—	—	185	370	31,12	4,13	- b
14	—	—	14	28	1,17	0,16	85	374	—	—	—	—	459	918	38,44	5,10	- c
4	—	—	4	8	0,99	0,13	287	48	—	—	—	—	335	670	82,93	11,01	68
55	—	31	86	234	3,76	0,50	1696	744	32	—	298	488	3258	8120	130,34	17,30	69a
115	5	12	132	293	3,18	0,42	997	2668	75	7	293	534	4574	10 884	118,11	15,68	- b
12	—	4	16	40	1,93	0,26	100	622	—	—	59	—	781	1680	80,92	10,74	- c
16	—	—	16	32	0,83	0,11	484	316	—	—	—	—	800	1600	41,38	5,49	70
160	—	30	190	440	1,68	0,22	3756	4941	—	—	25	20	8742	17 574	67,06	8,90	71
18	—	—	18	36	1,20	0,16	472	299	—	—	—	—	771	1542	51,31	6,81	72
38	15	—	53	121	1,57	0,21	437	1084	—	—	—	—	1521	3042	39,35	5,22	73
6*	—	—	6	12	1,04	0,14	211	60	—	—	—	—	271*	542	47,05	6,25	74
14	—	—	14	28	1,39	0,18	102	137	—	—	—	—	239	478	23,64	3,14	75
81	—	—	81	162	1,35	0,18	1526	419	—	—	—	—	1945	3890	32,44	4,31	76
111	6	—	117	240	3,33	0,44	3950	844	—	—	10	—	4804	9628	128,52	17,06	77
8	—	—	8	16	4,15	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,42	11,07	78
74	—	—	74	148	5,33	0,70	652	595	—	—	—	—	1247	2494	89,62	11,89	79
15	16	—	31	78	1,68	0,22	1294	293	158	79	—	—	1824	3885	83,75	11,12	80a
—	12	—	12	36	1,83	0,24	54	124	140	80	—	—	398	1016	51,57	6,85	- b

(Fortſ.) I. Beſtand der

A. Deutſche Eiſenbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4- rädrige	b. 6- rädrige	c. 8- rädrige	d. zu-ſam-men.	105 Schnee-pflüge.	106 Drai-ſinen.	107 Sonſtige Transportmittel.
	Anzahl.				Anzahl.	Anzahl.	
I. Staatsbahnen.							
1 Badiſche	211	—	—	211	20	15	34 Briefpoſt- und 16 Poſtpackwagen
2 Bayeriſche	312	230	—	542	27	113	82 vier- und 23 ſechsrädrige Bahnpoſt-, 106 Stations und 50 Bahndienſtwagen
3 Friedrich-Franz-E.	40	—	—	40	—	3	
4 Main-Neckar-E.	4	—	—	4	3	4	
5 Oldenburgiſche	60	—	—	60	—	—	3 Torfwagen
6 Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
7 Hannoverſche	158	—	50	208	—	12	
8 Main-Weſer-Bahn	47	—	—	47	—	6	
9 Naſſauiſche	—	—	—	—	—	1	
10 Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	95	20	10	125	—	—	65 Bahnmeiſterwagen
11 Preuß. Oſtbahn	249	132	—	381	8	15	160 Bahnmeiſterwagen
12 Saarbrücker	101	—	—	101	—	—	
13 Weſtfäliſche	49	—	—	49	—	6	27 Bahnmeiſter- und 13 Umladewagen
14 Sächſiſche Staats-E.	—*	—	—	—	—	—*	
15 Württembergiſche	114	—	—	114	4	—	8 Kranken- u. Gefangenen-Wagen und 40 Poſtwagen
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltung.							
16 a. Bergiſch-Märkiſche	ſ. R. 102a	—	—	—	—	—	Eine ſtehende Maſchine bei dem Rheintrajekt zwiſchen Ruhrort u. Homberg
b. Heſſiſche Nordbahn	„ „ 102a	—	—	—	—	—	
17 a. Oberſchleſiſche / b. Breslau-Poſen-Glogauer	—	—	—	—	—	5	
c. Stargard-Poſener	9	16	—	25	—	2	
d. Neiſſe-Brieger	—	—	—	—	—	1	
e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	2	
18 Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	—	2 Dampfſchiffe u. 5 Schalden (gemeinſchaftlich mit der Naſſauiſchen E.) und 2 Ausgleichungswagen
19 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	
20 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	
b) in Privatverwaltung.							
21 a. Altona-Kieler	40	—	—	40	3	8	1 ſteh. Maſchine am Quai u. 23 Drehwagen für Oberbahnwärter
b. Schleswigſche	21	—	—	21	6	—	1 Waſſerwagen
22 Bayeriſche Oſtbahnen	50	—	—	50	—	15	26 vierrädrige Poſtwagen
23 Berlin-Anhaltiſche	42*	—	—	42	3	—	88 Bahnmeiſter- und 38 Bahnhofswagen
24 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	3	12 Bahnmeiſterwagen
25 Berlin-Hamburger	91	—	—	91	—	6	1 Dampfdraiſine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanſtalt in Berlin
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	80	34	—	114	—	3	
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	8	11	—	19	—	3	1 Salonwagen
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	3	
c. Cöslin-Danziger	50	—	—	50	—	—	
d. Vorpommerſche	63	—	—	63	—	3	1 Salon- und 1 Bahnreviſionswagen
28 Braunſchweigiſche	2	—	—	2	—	3	
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	—	—	—	—	3	
30 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
31 Glückſtadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Poſt- und 2 Drehwagen
32 Heſſiſche Ludwigs-E.	23	—	—	23	1	8	2 Trajektdampfboote, 3 Schalden u. 42 Bahnmeiſterwagen
33 Homburger	—	—	—	—	—	—	
34 Kirchheimer	2	—	—	2	—	—	
35 Köln-Mindener	471	4	—	475	76*	7	
36 a. Leipzig-Dresdener / b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	1 Kranken-, 12 Poſtbüreau- und 6 Poſtgepäckwagen
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	18	—	18	—	—	
39 Märkiſch-Poſener	35	—	—	35	—	4	

108		109					110		111	112	
Transportmittel.											
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäck-Wagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Ctr		Zoll-Ctr		Zoll-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Zoll-Ctr.	Millimeter.	
50	78	14 460	687 585	—	18 930	720 975	*5660*	*752*	100	137	1
1425	—	26 760	984 980	17 960	52 560*	1 082 260	*4541*	*603*	175	121	2
71	118	2850	86 730	12 030	8000	109 610	*2835*	*376*	100	130	3
147	—	2820	44 840	3930	320	51 910	*4033**	*535*	100	130	4
—	14	1200	37 100	in Kol. 109b	12 000	50 300	*2500*	*332*	100	133	5
46	—	3200	69 200	6000	8000	86 400	*4500*	*598*	100	146	6
991	1150	11 880	865 700	25 150	22 640	925 370	*8092*	*1074*	100	127	7
394	—	4880	109 413	5220	4470	124 013	*4692*	*623*	100	114—152	8
173	—	2300	228 900	4200	—	235 400	*8535*	*1133*	100	127	9
222	847	5124	953 688	11 700	10 840	981 352	*13 130*	*1743*	150	150	10
807	—	9810	681 974	51 490	77 341	820 615	*6739*	*895*	117	131	11
127	—	3400	469 550	4130	9680	486 760	*22 287*	*2959*	100	95—151	12
143	—	7315	306 290	9100	3920	326 625	*6298*	*836*	100	135	13
—	—	in Kol. 109b	1 386 730	in Kol. 109b	—	1 386 730	*12 263**	*1628*	100	89—124	14
223	—	15 200	601 920	7500	22 800	647 420	*4698*	*624*	146	130	15
1406	—	20 215	2 060 270	21 680	—	2 102 165	*22 102*	*2934*	87	78—183	16a
47	—	2600	43 990	200	—	46 790	*2361*	*313*	60	106—144	- b
485	334	10 580	937 820	8100	—	956 500	*15 243*	*2024*	110	131	17ab
139	60	2837	62 056	8238	2049	75 180	*3322*	*441*	113	131	- c
24	12	450	7990	210	—	8650	*1400*	*186*	100	124	- d
109	—	2580	191 266	1320	—	195 166	*7917*	*1051*	113	150	- e
58	—	1200	103 500	3960	3700	112 360	*7023*	*932*	100	114—131	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19a
—	—		400	—	—	400	*256*	*34*	50	108	- b
—	—	in Kol. 109b	11 700	in Kol. 109b	—	11 700	*2594*	*345*	100	89—124	20a
—	—		16 500	" " 109b	—	16 500	*4648*	*618*	100	102, 108 u. 121	- b
248	—	880	70 980		4800	76 660	*2380*	*316*	98 u. 130	114 u. 127	21a
50	—	1280	35 700	in Kol. 109b	2100	39 080	*1281*	*170*	60 u. 80	114 u. 127	- b
344	—	11 600*	448 800		10 000	470 400	*5779*	*767*	100	96	22
151	—	2040	263 570	1950	8280	275 840	*5613*	*745*	141	{ eiserne 130 / stählerne 124 }	23
11	—	1600	120 000	4300*	—	125 900	*4562*	*606*	100	131	24
414	49	4645	323 570	11 465*	8140	347 820	*8757*	*1163*	100	108	25
367	—	7615	145 980	in Kol. 109b	10 480	164 075	*8397*	*1115*	100	91—130	26
77	—	2100	110 448	2270	2450	117 268	*3964*	*526*	110	137	27a
28	—	1440	59 805	2340	—	63 585	*2783*	*369*	95	131	- b
25	—	520	56 400	6400	9878	73 198	*2797*	*371*	100	137	- c
66	—	1966	89 420	11 499	9985	112 870	*3706*	*492*	100	128	- d
212	130	8100	249 280	3100	60	260 540	*6842*	*908*	100	127	28
160	169	1500	239 112	16 930	—	257 542	*10 021**	*1330*	120	131	29
120	—	960	22 800	9480	--	33 240	*6088*	*808*	100	130	30
2	—	150	8300	in Kol. 109b	880	9330	*2073*	*275*	100	131	31
152	—	12 850	240 900	" " 109b	2760	256 510	*5741**	*762**	100	120 u. 130	32
10	—	360	3720	--	—	4080	*1693*	*225*	100	131	33
13	—	400	—	—	—	400	*463*	*61*	—	—	34
1495*	in Kol. 108a	7000	1 550 660	12 900	47 660	1 618 220	*22 818*	*3029*	150	144	35
265	83	2400	326 000	in Kol. 109b	—	328 400	*8082**	*1073*	100 u. 150	100—127	36
26	1	—	270	—	100	370	*462*	*61*	45	86	37
50	6	1080	51 301	2406	2520	57 307	*3885*	*516*	100	131	38
30	—	2280	99 200	10 800	in Kol. 109b	112 280	*3112*	*413*	100	130	39

(Forts.) **I. Bestand der**

	A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen. (Forts.)	104 Arbeitswagen: a. 4- rädrige	b. 6- rädrige	c. 8- rädrige	d. zusammen	105 Schneepflüge. Anzahl	106 Drainen. Anzahl	107 Sonstige Transportmittel.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1	—	—	1	1	3	. . . .
	b. Halle-Kasseler	40	—	—	40	—	3	. . . .
41	a. Magdeburg-Halberstädter							
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	68	—	—	68	—	3	. . . .
	c. Stendal-Salzwedel . .							
42	Niederschlesische Zweigbahn .	16	—	—	16	—	—	. . . .
43	Nordhausen-Erfurter . . .	15	—	—	15	—	1	5 Bahnmeisterwagen . . . .
44	Oberhessische	—	—	—	—	—	—	. . . .
45	Ostpreußische Südbahn . .	s. K. 102a	—	—	—	—	2	13 vierrädrige Bahnmeisterwagen . . . .
46	Pfälzische Eisenbahnen . .	3	—	—	3	3	2	10 Post- und Gefangenenwagen . . . .
47	Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
48	Rheinische	370	—	—	370	—	10	11 Hilfswagen und 12 Bergbremsen . . . . .
49	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	2 stehende Maschinen u. 2 Dampfboote . . . . .
50	a. Thüringische	159	—	—	159	—	1	. . . .
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .
51	Tilsit-Insterburger . . .	s. K. 102a	—	—	—	—	1	. . . .
B.	**Oesterreichische Bahnen.**							
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	4	6	. . . .
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie .	—	—	—	—	2	2	. . . .
53	Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	3	6	20 Bahnwagen
54	Aussig-Teplitzer	22	—	—	22	1	4	. . . .
55	Böhmische Nordbahn . .	16	—	—	16	4	2	. . . .
56	Böhmische Westbahn . .	20	—	—	20	5	10	. . . .
57	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	19 kleine Bahnwagen . . . .
58	Buschtêhrader	27	—	—	27	2	2	. . . .
59	Fünfkirchen-Barcs'er . .	—	—	—	—	2	2	. . . .
60	Galizische Carl-Ludwig-B. .	81	—	—	81	14	10	. . . .
61	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	. . . .
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	20	52	. . . .
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	—	—	—	3	6	. . . .
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	5	5	27 Postwagen. . . . .
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn .	—	—	—	—	14	7	. . . .
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	—	—	—	—	2	2	. . . .
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	. . . .
65	Kaschau-Oderberger . . .	—	—	—	—	1	2	. . . .
66	Kronprinz-Rudolf-Bahn .	—	—	—	—	11	9	10 Postwagen und 75 kleine Bahnwagen . . .
67	a. Lemberg-Czernowitzer .	—	—	—	—	6	—	7 Postwagen . . . .
	b. Czernowitz-Suczawaer .	—	—	—	—	2	—	. . . .
	c. Rumänische Linie . . .	—	—	—	—	4	—	7 Postwagen . . . .
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	24	—	—	24	1	1	. . . .
69	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	14	7	. . . .
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	13	12	. . . .
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	8	8	. . . .
70	I. Siebenbürger	40	—	—	40	4	—	5 4rädrige u. 3 6rädr. Postwagen u. 44 kleine Bahnwagen
71	Südbahn und Tiroler . .	190	—	110	300	61	—	26 Postwagen . . . .
72	Süd-Norddeutsche . . .	30	—	—	30	6	4	. . . .
73	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen . . . .
74	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	3	. . . .
75	Ungarische Ostbahn . . .	100	—	—	100	2	1	3 Postwagen . . . .
C.	**Fremdländische Bahnen.**							
76	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	2 Postwagen und 1 Dampfboot . . . . . .
77	Grand Central Belge . .	12	—	—	12	—	—	4 Bremswagen, 9 Hilfswagen, 3 Passagier- u. 1 Schleppdampfschiff
78	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
79	Niederländische Rhein-E. .	120	—	—	120	—	2	. . . .
80	a. Warschau-Wiener . . .	98	76	—	174	—	—	10 Bahnmeisterwagen . . . .
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	. . . .

108		109					110		111	112	
Transportmittel.											
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäck-Wagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Ctr.		Zoll-Ctr.		Zoll-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Zoll-Ctr.	Millimeter.	
115	209	3360	298 320	870	75	302 625	15 631	2075	113	131	40a
—	61	1500	168 520	in Rol. 109b	8000	178 020	8033	1067	105	127	- b
327	—	5610	376 103	42 325	5870	429 908	8379	1112	100	141	41
60	—	920	16 684	864	1152	19 620	2065	274	100	130	42
9	—	800	20 800	1200	3000	25 800	2544	338	100	126	43
6	—	1600	39 400	12 000	—	53 000	2269*	301	100	130	44
—	44	1305	63 000	31 720	—	96 025	3179	422	90	130	45
—	—	10 400	402 870	8250	—	421 520	10 753	1427	150	127	46
87	126	3255	203 786	in Rol. 109b	—	207 041	5161	685	160	124	47
633	—	25 810	1 067 810	16 440	37 000	1 147 060	13 408	1780	100	131	48
—	115	2840	47 070	in Rol. 109b	—	49 910	7438	994	100	130	49
216	—	7600	277 310	2420	—	287 330	6048	803	100	101—137	50a
90	—	1440	49 780	in Rol. 109b	—	51 220	2255	299	100	113—137	- b
—	—	640	18 996	2850	3165	25 651	3582	476	94	131	51
—	—	3185	228 680	2800	—	234 665	7100	943	105	125	52a
—	—	735	17 075	1400	—	19 210	1409	187	105	125	- b
18	—	1560	102 760	5360	—	109 680	2709	360	100	120	53
50	—	1800	172 575	20 000	440	194 815	16 985	2255	100	123	54
35	—	2800	100 400	4000	3200	110 400	5735	761	100	85	55
112	—	3600	172 400	6000	4000	186 000	6977	926	100	125	56
113	—	800	19 420	—	—	20 220	5392	716	115	98	57
75	—	1200	56 695	in Rol. 109b	810	58 705	6059	805	105	112	58
26	—	1000	25 400	9600	—	36 000	4004	532	100	118	59
500	—	20 800	428 485	185 125	16 200	650 610	9200	1222	98	125	60
14	—	600	61 600	400	—	62 600	11 790	1565	100	104—123	61
908	124	18 980	1 008 165	143 305	—	1 170 450	14 671	1948	112	126	62a
—	—	3360	128 500	11 250	—	143 110	7540	1001	100	125	- b
—	—	4400	218 000	11 400	—	233 800	5045	670	165	125	63
—	100	5760	183 200	244 000	—	432 960	8152	1086	100	125	64a
—	50	270	23 480	510	—	24 260	6351	843	40	75	- b
—	—	160	27 429	—	—	27 589	1587	211	35	60	- c
10	—	900	48 975	2000	—	51 875	6125	813	112	125	65
—	—	4800	139 200	64 800	—	208 800	3400	451	100	127	66
—	—	2400	60 000	49 600	—	112 000	3188	423	100	123	67a
—	—	1200	20 000	17 000	—	38 200	3213	426	100	123	- b
—	—	2800	72 000	19 800	—	94 600	3962	526	100	123	- c
62	—	672	55 880	3488	2880	62 920	7787	1034	100	118	68
911	92	16 255	665 910	5432	—	687 597	11 037	1465	115	95—121	69a
1787	95	23 160	788 895	93 759	—	905 814	9830	1305	115	95—121	- b
295	8	2940	137 960	12 157	—	153 057	7373	979	115	95—121	- c
74	—	1600	137 800	21 600	8000	169 000	4392	584	100	123	70
212	—	26 100	1 714 900	30 600	59 300	1 830 900	6987	928	100	120	71
—	—	3024	150 200	4000	6000	163 224	5432	721	100	123	72
265	—	4890*	242 600	27 108	40 000	314 598	4069	540	100	123	73
30	—	1200	48 000	6200	—	55 400	4809	638	105	121	74
—	32	1400	30 850	18 200	15 000	65 450	3237	430	112	127	75
—	51	16 200	317 660	58 000	—	391 860	3269	434	170	124	76
546	—	23 400	749 110	57 680	2400	832 620	11 097	1473	105	120	77
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	8622	1145	100	131	78
577	—	9090	179 660	12 760	22 240	223 750	8040	1067	100	140	79
—	—	5560	313 821	in Rol. 109b	34 119	353 500	7619	1012	100	127	80a
—	—	1920	61 080	1640	—	64 640	3281	436	100	127	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

II. Anschaffungskosten der

		113			114			115		
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	4 098 978	32 182	4273	1 549 823	12 168	1615	196 104	1540	204
2	Bayerische	7 881 164	33 092	4393	2 050 436	6809	1143	474 412*	1992	264
3	Friedrich-Franz-E.	874 335*	22 616	3003	264 958	6854	910	23 800	616	82
4	Main-Neckar-E.	422 345	36 315	4821	255 640	21 981	2918	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
5	Oldenburgische	241 245	11 990	1592	134 358	6678	886	12 477	620	82
6	Bebra-Hanauer	617 000	32 135	4267	230 892	12 026	1597	38 736	2018	268
7	Hannoversche	4 350 126	38 041	5051	1 127 168	9857	1309	175 493	1535	204
8	Main-Weser-B.	1 122 904	42 486	5640	372 684	14 101	1872	60 180	2277	302
9	Nassauische	631 502	22 897	3040	271 501	9844	1307	34 329	1245	165
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	4 221 911	56 488	7499	945 831	12 655	1680	122 442	1638	218
11	Preuß. Ostbahn	3 980 411	32 685	4340	1 097 645	9013	1197	165 275	1357	180
12	Saarbrücker	1 278 651	58 546	7773	249 780	11 437	1518	60 589	2774	368
13	Westfälische	2 075 400	40 019	5313	342 835	6611	878	108 373	2090	277
14	Sächsische Staats-E.	4 551 946	40 254*	5344	1 501 806	13 281*	1763	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
15	Württembergische	3 936 128	28 547	3791	1 282 101	9299	1234	99 055	718	95
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	5 995 716*	63 040	8370	1 094 841	11 511	1528	256 951	2702	359
	b. Hessische Nordbahn	810 893	40 913	5432	183 375	9252	1228	30 890	1558	207
17	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	3 549 460	56 565	7509	519 967	8776*	1165	126 147	2129*	283
	c. Stargard-Posener	639 248	28 248	3750	145 282	6424	852	26 602	1175	156
	d. Neisse-Brieger	101 075	16 355	2171	28 444	4602	611	4758	769	103
	e. Wilhelms-Bahn	575 250	23 337	3098	78 573	3486*	463	28 586	1268*	168
18	Rhein-Nahe-E.	629 413	39 338	5222	90 086	5630	747	14 556	910	121
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 432	20 149	2675	11 132	7136	947	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
20	a. Löbau-Zittauer	91 952	20 388	2707	29 681	6581	874			
	b. Zittau-Reichenberger	92 444	26 041	3457	32 788	9236	1226			
	b) in Privatverwaltung.									
21	a. Altona-Kieler	565 264	17 555	2331	233 794	7261	964	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Bayerische Ostbahnen	2 184 896	26 841	3563	826 605	10 155	1348	203 374*	2498	332
23	Berlin-Anhaltische	1 374 610	27 973	3713	537 461	10 937	1452	30 639	623	82
24	Berlin-Görlitzer	541 700	19 627	2605	157 249	5698	756	18 520	671	89
25	Berlin-Hamburger	1 810 969	45 593	6053	693 034	17 448	2317	83 032	2090	278
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 160 500	59 391	7885	464 212	23 757	3154	129 438	6624	879
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	933 200	31 548	4189	280 597	9486	1259	42 108	1424	189
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	481 000	21 050	2795	163 668	7163	951	30 954	1355	180
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	452 000	17 272	2293	96 540	3689	490	7004	268	36
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	578 715	18 999	2523	269 615	8851	1175	29 944	983	131
28	Braunschweigische	2 267 971	59 558	7907	569 670	14 960	1986	127 325	3344	444
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	992 858	38 633*	5129	243 437	9472*	1258	15 036	585*	77
30	Frankfurt-Hanauer	272 710*	49 947	6631	146 887*	26 902	3571	18 741*	3432	456
31	Glückstadt-Elmshorner	70 542	15 676	2081	18 686	4152	552	1800	400	53
32	Hessische Ludwigs-E.	1 443 158	32 300*	4288*	413 965	9265*	1230*	110 200	2466*	327*
33	Homburger	71 907	29 837	3961	67 705	28 093	3730	4286	1778	236
34	Kirchheimer	19 000	21 965	2916	9520	11 006	1461	2880	3330	442
35	Köln-Mindener	5 417 259	76 388	10 142	646 262	9113	1210	153 310	2161	287
36	a. Leipzig-Dresdener b. Cottbus-Großenhainer	1 308 150	32 197*	4275	467 327*	11 502*	1527	39 421*	970*	129
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	48 331	6412	41 008	51 260	6801	—	—	—
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	329 730	22 355	2968	147 800	10 020	1330	16 400	1112	148
39	Märkisch-Posener	720 000	19 974	2652	373 100	10 351	1374	32 110	891	118

Transportmittel.

116			117	118	119	120	
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 571 415	28 039	3723	61 429	12 000	75 583	—	1
5 493 204	23 065	3062	122 948*	in Kol. 117	i. K. 115 u. 117	2 552 518*	2
651 310	16 847	2237	19 480	900	—	—	3
411 999	35 425	4703	in Kol. 116a	—	—	—	4
206 313	10 254	1361	24 222	—	1285	—	5
442 150	23 029	3057	36 160	1557	—	—	6
5 371 877	46 976	6237	138 759	—	—	—	7
905 245	34 251	4546	24 009	1500	—	—	8
1 080 484	39 176	5201	—	280	—	—	9
5 305 090	70 981	9424	99 996	—	—	—	10
4 833 346	39 689	5269	406 286	11 372	23 182	—	11
2 551 114	116 809	15 508	50 360	—	—	—	12
1 925 719	37 133	4930	23 507	2282	15 095	—	13
6 817 613	60 290*	8005	—	—	—	—	14
3 658 702	26 535	3524	73 001	751	10 012	163 585*	15
10 569 948	111 134	14 755	—	—	627 118	in Kol. 115	16a
326 439	16 470	2187	in Kol. 116a	—	—	—	- b
5 373 524	85 634	11 369	—	—	—	—	17ab
404 930	17 893	2375	74 074	—	—	—	- c
65 087	10 531	1398	—	—	—	—	- d
1 048 114	42 519	5645	—	—	—	—	- e
585 480	36 593	4858	23 680	—	83 090	—	18
—	—	—	—	—	—	—	19a
3000	1923	255	—	—	—	—	- b
57 593	12 770	1695	—	—	—	—	20a
97 738	27 532	3655	—	—	—	—	- b
479 826	14 901	1978	in Kol. 116a	941	234	—	21a
—	—	—	—	—	—	—	- b
2 629 286	32 301	4288	48 941	2700	—	in Kol. 115a	22
1 818 798	37 012	4914	29 100	3900	in Kol. 117	—	23
618 369	22 405	2974	—	1100	2340	—	24
2 433 998	61 279	8136	58 250	2000	4034	—	25
1 189 442	60 872	8082	50 566	—	—	—	26
716 922	24 237	3218	15 835	1230	5500	11 550*	27a
438 149	19 175	2546	4388	1468	—	5600*	- b
352 614	13 474	1789	30 000	—	—	3593*	- c
574 873	18 873	2506	46 620	1350	3836	9900*	- d
2 018 748	53 013	7038	216	—	—	—	28
1 549 009	60 273*	8002	—	—	—	—	29
185 722*	34 015	4516	—	228	—	—	30
44 892	9976	1325	4400	—	3082	—	31
1 198 300	26 819*	3561*	10 588	6550	54 932	in Kol. 115	32
22 880	9494	1260	—	—	—	—	33
—	—	—	100	—	—	—	34
8 762 248	123 554	16 404	196 627	6300	—	—	35
1 588 329	39 092*	5190	—	—	2500	—	36
1082	1352	179	250	—	—	—	37
318 393	21 586	2866	in Kol. 116a	—	—	—	38
506 000	14 038	1864	" " 116a	1400	—	—	39

	A. Deutsche Eisenbahnen.	113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1 072 175	55 381	7353	275 542	14 232	1889	41 154	2126	282
	b. Halle-Kasseler	645 500	29 129	3867	256 035	11 554	1534	16 680	753	100
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1 091 220	37 066	4921						
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	399 525	27 978	3714	495 692	9892	1313	76 602	1529	203
	c. Stendal-Salzwedel	433 239	57 080	7578						
42	Niederschlesische Zweigbahn	190 125	20 013	2657	63 939	6730	893	8687	914	121
43	Nordhausen-Erfurter	166 000	16 371	2171	48 318	4765	634	6768	667	89
44	Oberhessische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Ostpreußische Südbahn	429 070	14 208	1886	125 970	4191	556	13 770	458	60
46	Pfälzische Eisenbahnen	1 362 601	34 760	4616	439 469	11 211	1488	74 215	1893	251
47	Rechte Oder-Ufer-E.	839 451	20 926	2778	166 665	4155	552	50 030	1247	166
48	Rheinische	4 086 228	47 764	6342	1 034 310	12 090	1605	220 190	2574	342
49	Taunus-E.	304 173	45 331	6059	239 272	35 659	4766	23 836*	3552	475
50	a. Thüringische	1 737 982	36 581	4857	485 518	10 219	1357	103 614	2181	289
	b. Werra-E.	506 800	22 316	2963	122 750	5405	718	25 050	1103	146
51	Tilsit-Insterburger	86 600	12 095	1606	35 917	5016	666	7008	979	130
	B. Oesterreichische Bahnen.									
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	903 466	27 336	3629	177 330	5365	712	33 840	1023	136
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	147 200	10 800	1434	60 670	4451	591	10 960	804	107
53	Alföld-Fiumaner	563 200	13 910	1847	121 947	3012	400	21 277	526	70
54	Aussig-Teplitzer	417 857	36 430	4837	60 356	7018*	932	12 796	1488*	198
55	Böhmische Nordbahn	456 000	23 690	3145	122 250	6351	843	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
56	Böhmische Westbahn	615 017	23 069	3063	226 100	8481	1126	27 573	1034	137
57	Brünn-Rossitzer	110 306	29 415	3905	14 647	3906	518	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
58	Buschtěhrader	240 463	24 817	3295	49 986	5648*	750	6357	718*	95
59	Fünfkirchen-Barcs'er	206 959	23 020	3057	58 407	6497	863	7323	815	108
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 656 614	37 565	4987	580 361	8207	1090	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
61	Graz-Köflacher	112 469	21 182	2811	18 339	3453	458	4460	840	111
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	4 736 558	59 370	7882	1 024 593	12 843	1705	197 615	2477	329
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	559 856	29 497	3916	115 744	6098	810	30 932	1630	216
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	3 366 499	63 387	8415	1 055 590	19 876	2639	119 256	2245	298
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	134 400	35 183	4671	—*	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	186 666	22 038	2925	90 773	10 717	1422	9260	1093	145
66	Kronprinz-Rudolf-Bahn	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer									
	b. Czernowitz-Suczawaer	1 017 862	14 356	1906	202 935	2862	380	78 694*	1110	148
	c. Rumänische Linie									
68	Mohacs-Fünfkirchener	239 107	29 592	3929	29 827	3692	490	4965	614	82
69	a. Oesterreichische nördliche	3 721 038	59 728	7930	615 734	9884	1312	166 271	2669	354
	b. Oesterreichische südöstliche	4 207 786	45 662	6062	781 223	8478	1126	247 509	2686	357
	c. Wien-Neu-Szönyer	582 720	28 069	3727	150 742	7261	964	31 581	1521	202
70	I. Siebenbürger	669 187	17 390	2310	244 073	6343	843	24 000	624	83
71	Südbahn und Tiroler	8 442 020	32 214	4277	1 723 010	6575	873	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
72	Süd-Norddeutsche	1 022 550	34 028	4517	226 249	7529	1000	21 918	729	97
73	Theiß-Bahn	1 886 598	24 403	3240	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
74	Turnau-Kralup-Prager	228 822	19 863	2635	57 720	5010	665	9933	862	114
75	Ungarische Ostbahn	357 000	17 656	2344	97 563	4825	640	26 133	1292	172
	C. Fremdländische Bahnen.									
76	Niederländische Staats-E.	1 779 439	14 841	1970	559 709	4668	619	133 684	1115	148
77	Grand Central Belge	717 660*	9565	1270	93 653*	1298	172	41 835*	580	77
78	Lüttich-Mastrichter	87 184	22 587	2999	39 834	10 320	1370	9813	2542	338
79	Niederländische Rhein-E.	1 243 268	44 673	5930	550 182	19 769	2624	124 203	4463	592
80	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 537 774	79 430	10 546	in Kol. 116a	904	—	—	40a
759 342	34 266	4549	35 360	610	—	—	- b
2 672 203	52 079	6914	in Kol. 116a	—	—	—	41
149 595	15 747	2091	9750	—	—	—	42
93 317	9203	1222	10 704	240	625	—	43
—	—	—	—	—	—	—	44
557 800	18 470	2452	—	300	2080	—	45
2 182 959	55 688	7395	600	800	6000	—	46
1 223 839	30 509	4051	—	—	—	—	47
4 260 878	49 806	6613	218 485	3200	27 712	—	48
249 622	37 202	4972	—	—	—*	—	49
1 733 739	36 192	4814	65 728	188	—	—	50a
412 455	18 162	2411	—	—	—	—	- b
149 883	20 933	2779	in Kol. 116a	450	—	—	51
1 264 429	38 258	5079	—	11 560	—	—	52a
224 198	16 448	2184	—	2900	—	—	- b
464 576	11 474	1524	—	6220	3334	—	53
946 434	82 511	10 955	2507	2170	—	—	54
433 733	22 533	2992	in Kol. 116a	4600	—	—	55
892 664	33 483	4445	6933	9800	—	—	56
86 769	23 138	3071	—	—	—	—	57
257 851	26 610	3533	1853	2610	7944	—	58
154 197	17 152	2277	—	3114	—	—	59
3 374 191	47 712	6335	in Kol. 116a	31 146	—	—	60
160 073	30 145	4001	—	300	—	—	61
6 518 206	81 702	10 847	—	29 913	—	—	62a
654 440	34 480	4578	50 639	5654	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	63
2 598 019	48 918	6495	109 037	in Kol. 117	19 640	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
243 540	28 753	3817	—	—	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	66
1 132 581	15 974	2121	—	21 800	—	—	67
369 488	45 729	6071	28 731	2932	—	—	68
4 483 106	71 960	9554	—	22 901	45 203*	—	69a
6 174 706	67 007	8896	—	22 881	52 529*	—	- b
1 169 627	56 340	7480	—	12 260	11 644*	—	- c
950 580	24 703	3282	39 867	7600	27 953	—	70
8 511 348	32 478	4312	in Kol. 116a	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	71
927 145	30 853	4096	7430	6877	—	—	72
1 761 453	22 784	3025	132 957	14 907	in Kol. 115a	in Kol. 115a	73
174 670*	15 162	2012	—	620	—	—	74
286 987	14 193	1884	36 667	3733	5600	—	75
1 784 357	14 882	1975	—	—	15 765	—	76
1 504 600*	20 053	2662	—	—	34 061**	—	77
113 332	29 361	3900	—	—	—	—	78
1 273 756	45 769	6076	50 358	365	—	—	79
—	—	—	—	—	—	—	80a
—	—	—	—	—	—	—	- b

Abschnitt D.

Betriebs-Resultate.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	121								122
		I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1870.								
		A. Lokomotiven.								
		Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								Davon Nutzmeilen.
		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	77 080	306 513	224 703	6816	in Kol. 121c	5010	182	620 304	615 112*
2	Bayerische	231 706	283 238	365 522	380 302	162 569	4510	13 916	1 441 763	1 427 847
3	Friedrich-Franz-E.	23 318	38 942	24 075	25 848	4798	4448	4233	125 662*	119 813* 1616
4	Main-Neckar-E.	56 596	22 953	33 152	5423	672	409	2049	121 254	118 796
5	Oldenburgische	—	29 321	21 650	in Kol. 121c	—	1061	758	52 790	52 032
6	Bebra-Hanauer	23 325	41 223*	23 035	5497	9395	512	10 519	116 506*	105 987 2975*
7	Hannoversche	97 971	235 783	346 790	in Kol. 121c	73 465	10 378	67 493	831 880	764 387
8	Main-Weser-B.	43 067	53 890	64 920	31 772	26 607	446	20 625	241 327	220 702
9	Nassauische	—	86 998	65 635	in Kol. 121c	3064	2088	2506	160 291	157 785
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	69 076	199 220	352 152		—*	13 222	79 323	712 993	633 670
11	Preuß. Ostbahn	155 362	137 138	252 003		53 130	34 120	66 286	698 039	631 753
12	Saarbrücker	450	40 454	111 724		6210	2304	8121	169 263	161 142
13	Westfälische	in Kol. 121b	136 039	178 141	—	19 626	6580	133 951*	474 337	340 386
14	Sächsische Staats-E.	65 047	347 339	386 932	69 609	42 407	9248	82 206	1 002 788	920 582
15	Württembergische	50 469	377 417	210 261	45 790	32 379	6259	25 103	747 678	722 575
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	31 409	375 286	503 437	—	38 649	12 414	85 062	1 046 257*	961 195
	b. Hessische Nordbahn	15 939*	30 907	80 724	—	13 360	973	15 382	157 285	141 903
17	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	30 442	89 228	333 671	in Kol. 121c	28 631	7884	39 055	528 911	489 856*
	c. Stargard-Posener	—	42 542	45 873		6302	6009	8505	109 231	100 726
	d. Neisse-Brieger	—	1197	15 631		529	—	691	18 048	17 357
	e. Wilhelms-Bahn	10 944	7904	78 744		652	2428	1198	101 870	100 672
18	Rhein-Nahe-E.	11 806*	21 579	56 618	1545	10 156	421	6981	109 106	102 125* 11 344*
19	a. Gößnitz-Geraer	—*	6583	3095	9743	363	—	855	20 639	19 784
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	6705	—	69	45	6819	6774
20	a. Löbau-Zittauer	9	in Kol. 121c	22 558	in Kol. 121c	414	—	1121	24 102	22 981
	b. Zittau-Reichenberger	7	" " 121c	17 113	" " 121c	303	—	2055	19 478	17 423
	b) in Privatverwaltung.									
21	a. Altona-Kieler	15 745	66 770	24 067	in Kol. 121b	2550	837	8614	118 583	109 969
	b. Schleswigsche	13 279	56 413	17 634	" " 121c	3566	477	931	92 300	91 369
22	Bayerische Ostbahnen	92 507	122 734	232 403	" " 121c	35 250	1266	2701	486 861*	484 160
23	Berlin-Anhaltische	42 387	102 682	62 481	35 683	10 610	5155	16 755	275 753	258 998
24	Berlin-Görlitzer	—	60 882	22 741	—	4161	2007	6003	95 794	89 791
25	Berlin-Hamburger	67 012	32 779	89 285	78 647	27 179	8674	23 079	326 655	303 576
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	44 379	105 856	89 060	—	—	2345	2860	244 500	241 640
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	15 993	70 556	60 661	in Kolonne 121c	14 606	1085	16 646	179 547	162 901
	Berlin-Stettiner b Starg.-Cösl.-Clb.	12 865	40 113	20 695		7325	1177	7423	89 598	82 175
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	6420	19 520	11 970		428	5048	1980	45 366	43 386
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	16 581	44 084	26 165		3813	1479	7162	99 284	92 122
28	Braunschweigische	in Kol. 121c	in Kol. 121c	337 692		in Kol. 121c	in Kol. 121c	39 237	376 929	350 244*
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	53 663	56 450	—	7734	6473	13 479	137 799	124 320
30	Frankfurt-Hanauer	13 913*	10 614	5537	13 315	3497	548	1721*	49 145	43 379*
31	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	10 005	—	261	43	10 309	10 266
32	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121d	in Kol. 121d	in Kol. 121d	272 301	in Kol. 121g	2727	16 490*	291 518*	275 028
33	Homburger	3507	9340	" " 121d	1838	54	178	362	15 279	14 917
34	Kirchheimer	—	—	—	4618	—	—	—	4618	4618
35	Köln-Mindener	75 797	272 852	515 753	—	in Kol. 121a-c	i. K. 121a-c	86 173	950 575	864 402*
36	a. Leipzig-Dresdener	in Kol. 121b	162 132	in Kol. 121d	65 298	in Kol. 121d	in Kol. 121d	10 536	237 966	227 430
	b. Cottbus-Großenhainer	—	in Kol. 121d	" " 121d	15 158	" " 121d	2437	2067	19 662	15 156
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8462	—	—	13	—	—	8475	8475
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	16 846	13 710	21 541	1692	1122	—	54 911	52 097
39	Märkisch-Posener	—	41 051	10 156	—	472	2211	1117	55 007	52 690

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

A. Deutsche Eisenbahnen.

A. Lokomotiven.

	II. Privatbahnen. (Forts.)	Die Lokomotiven haben zurückgelegt: a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	20 319	50 248	69 669	15 740	8979	292	4723	169 970	165 247
	b. Halle-Kasseler	—	49 985	43 654	—	21 921	1881	5710	123 151	117 441
41	a. Magdeburg-Halberstädter	10 399	76 359	63 520	20 750	4228	1515	8509	185 280	176 771
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	26 516	23 688	5391	2407	536	1947	60 485	58 538
	c. Stendal-Salzwedel	—	75	8	8898	110	—	61	9152	9091
42	Niederschlesische Zweigbahn	—	8596	8502	6697	2081	711	1794	28 381	26 587
43	Nordhausen-Erfurter	3068	3322	—	14 640	850	2371	3487	27 738	24 251
44	Oberhessische	—	—	—	23 131	—	6526	553	30 210	29 657
45	Ostpreußische Südbahn	—	21 573	—	35 842	3217	4190	4696	69 518	64 822
46	Pfälzische Eisenbahnen	in Kol. 121b	135 690	207 283	in Kol. 121c	—	61 089*	—	404 062	404 062
47	Rechte Oder-Ufer-E.	—	41 579	57 419	" " 121c	7686	7941	30 338	144 963	114 625
48	Rheinische	73 352	292 508	318 014	—	—	19 783	374 578*	1 078 235	703 657
49	Taunus-E.	13 432	29 528	6708	—	454	—	8380	58 502	50 122
50	a. Thüringische	37 291	111 065	126 844	in Kol. 121c	41 139	11 885	44 156	372 380	328 224*
	b. Werra-E.	—	29 346	2681*	31 683	5095	18	6379	75 202*	68 823
51	Tilsit-Insterburger	—	5205	5244	—	80	416	242	11 187	10 945
B.	**Oesterreichische Bahnen.**									
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	23 870	68 320	in Kol. 121c	1970	11 270	1970	107 400	105 430
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	8432	27 740	—	164	2616	615	39 567	38 952
53	Alföld-Fiumaner	—	862	319	15 072	39	1201	185	17 678	17 493
54	Aussig-Teplitzer	—	1087	11 629	10 728	2841	1525	8	27 818	27 810
55	Böhmische Nordbahn	—	26 506	11 653	19 366	5570	743	20 058*	83 896	63 838
56	Böhmische Westbahn	—	49 260	52 250	1103	11 932	3748	11 723	130 016	118 293
57	Brünn-Rossitzer	—	596	6726	—	4	835	432	8593	8161
58	Buschtěhrader	—	235*	34 068	23 057	10 070*	423	1795	69 648	67 853
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	4099	13 446	66	1059	171	18 841	18 670
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 295	118 785	62 382	—	7996	2491	224 949	222 458
61	Graz-Köflacher	—	4546	14 245	5890	—	235	10 756	35 672	24 916
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	45 253	134 995	418 115	86 547	10 604	20 774	63 443	779 731	716 288*
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	14 760	11 322	14 816	202	8578	2766	52 444	49 678
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	62 669	20 825	23 839	5335	9653	2150	124 471	122 321
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	66 797	89 243	131 535	82 529	22 175	4530	10 404	407 213	396 809
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	985	5518	7069	2697	23	307	1375	17 974	16 599
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	—	71*	4779	6983	34	1220	2043	15 130	13 087
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	21 287	6369	63 786	1495	5341	3242	101 520	98 278
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	23 674	41 148	25 441	222	7347	4560	102 392	97 832
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	1785	7065	8590	74	4812	1575	23 901	22 326
	c. Rumänische Linie	—*	225*	1368	6033	167	1861	199	9858	9654
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	30	11 205	11 947	370	3840	60	27 452	27 392
69	a. Oesterreichische nördliche	37 304	84 285	285 622	60 662	7714	5001	21 677	502 265	480 588
	b. Oesterreichische südöstliche	27 511	126 637	314 221	3892	4598	26 978	9231	513 068	503 837
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	30 783	27 929	—	3	738	1042	60 495	59 453
70	I. Siebenbürger	—	7028	19 955	23 034	in Kol. 121b–d	2373	3098	55 488	52 390
71	Südbahn und Tiroler	84 398	352 477	583 996	208 880	22 787	2737	29 966	1 285 241	1 255 275
72	Süd-Norddeutsche	—	42 849	54 467	29 385	—	1596	9151	137 448	128 297
73	Theiß-Bahn	—	62 879	61 217	63 653	986	4168	683	193 586*	192 903
74	Turnau-Kralup-Prager	—	16 910	14 609	2994	—	—	112	34 625	34 513
75	Ungarische Ostbahn	—	4806	677	4857	51	7982	233	18 606	12 378
C.	**Fremdländische Bahnen.**									
76	Niederländische Staats-E.	26 690	144 354	54 067	169 485	9824	1483	96 981*	502 884	405 903
77	Grand Central Belge	in Kol. 121b	156 236	179 195	72 847	98 485*	5790	3603	516 156*	512 553
78	Lüttich-Mastrichter	—	14 916	12 947	—	—	—	—	27 863	27 863
79	Niederländische Rhein-E.	63 049	112 002	51 024	3864	in Kol. 121a–d	10 557	57 687*	298 183	240 496
80	a. Warschau-Wiener	in Kol. 121b	203 123	in Kol. 121b	in Kol. 121b	19 579	18 376	14 426	255 504	241 078
	b. Warschau-Bromberger	—	65 840	" " 121b	" " 121b	9251	3302	7740	86 133	78 393

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) A. Loko-

A. Deutsche Eisenbahnen.

	123				124				125		126		
	Im Betriebsjahre 1870 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven				
									Holz zum Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
	a. Courier- und Schnell- Züge.	b. Personen-	c. Güter- und gemischte Züge.	d. Mater.- und Arbeits-	a. Courier- und Schnell- Zügen.	b. Personen-	c. Güter- und gemischten Zügen.	d. Mater.- und Arbeits-	a. überhaupt.	b. pro Nutzmeile.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt.	c. pro Nutzmeile.
I. Staatsbahnen.	Zug.		Zug.		Achsen.		Achsen.		Klftr.	Cbfß.		Klftr.	Cbf.
1 Badische	14 061	63 385	24 289	526	11,19	18,04	61,62	33,48	1029	0,18	—	—	—
2 Bayerische	15 399	17 049	100 112	2208	12,0	26,0	54,0	38,0	3341	0,25	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	723	5211	6745	380	18,95	21,71	35,98	17,56	190	0,17	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	1383	4339	2295	649	—	—	—	—	236	0,21	—	—	—
5 Oldenburgische	—	5207	2452	2702	—	17,0	34,0	40,0	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	1200	2442*	2229	296	19,95	21,55*	66,98	54,27	161,49	0,160	—	—	—
7 Hannoversche	5991	21 619	38 241	10 829	19,10	24,08	83,96	9,32	2336	0,33	—	—	—
8 Main-Weser-B.	1620	2309	5113	293	21,22	47,52	55,32	23,05	387	0,19	—	—	—
9 Nassauische	—	8174	8022	546	—	16,0	53,0	15,0	161,52	0,110	—	—	—
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	1378	16 274	12 175	8397	18,10	28,25	103,48	41,01	1495	0,26	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	2808	5156	13 208	n. notirt	22,51	41,89	91,84	33,74	1526,84	0,261	—	—	—
12 Saarbrücker	1062	5932	33 723	722	12,0	16,0	52,0	40,0	239,81*	0,16	—	—	—
13 Westfälische	s. R. 123b	5077	12 448	742	17,40	17,40	73,20	30,20	736,33	0,233	—	—	—
14 Sächsische Staats-E.	—*	—	—	—	14,07	26,84	97,28	29,38	620	0,07	—	—	—
15 Württembergische	3100	42 437	18 240	304	20,0	36,0	75,0	30,0	1021,1	0,153	—	—	—
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung													
16 a. Bergisch-Märkische	3389	90 954	112 890	5489	9 resp. 12	24,0	68 resp. 26	30,0	1472	0,16	—	—	—
b. Hessische Nordbahn	1211	3741	8851	243	17,0	27,0	64,0	33,0	555	0,42	—	—	—
17 a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	1460	6342	19 471	n. notirt	19,79	23,62	91,17	44,55	565	0,12	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	2219	2438	n. notirt	—	20,53	73,52	38,31	140	0,15	—	—	—
d. Neisse-Brieger	—	490	2137	—	—	17,47	34,39	—	16,1	0,10	—	—	—
e. Wilhelmsbahn	1460	519	11 589	n. notirt	14,69	10,57	47,67	29,62	385	0,41	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	582	2749	4901	109	12,0	35,0	60,0	28,0	174,24	0,184	—	—	—
19 a. Gößnitz-Geraer	—	1437	2803	—	—	20,0	55,0	—	5,0	0,02	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	4203	50	—	—	16,0	27,10	1,5	0,02	—	—	—
20 a. Löbau-Zittauer	2	s. R. 123c	5034	—	16,0	s. R. 124c	54,0	—	21	0,10	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	2	—	4769	—	16,0	—	50,0	—	17	0,11	—	—	—
b) in Privatverwaltung													
21 a. Altona-Kieler	1675	2244	22 714	704	15,8	23,5	72,8	35,3	119	0,12	—	—	—
b. Schleswigsche	728	1086	19 137	168	15,5	17,4	50,3	14,7	85	0,10	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	3006	7994	17 555	—	12,0	20,0	60,0	20,0	574,32	0,13	—	—	—
23 Berlin-Anhaltische	2958	8190	9922	—	19,59	24,48	77,71	40,11	468,20	0,19	—	—	—
24 Berlin-Görlitzer	—	2238	847	388	—	16,0	76,0	26,0	204,0	0,25	—	—	—
25 Berlin-Hamburger	2890	2305	8161	867	17,18	26,25	72,12	29,05	1132	0,403	—	—	—
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	2075	9986	3211	—	34,0	27,0	101,0	—	585	0,26	—	—	—
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	712	6905	5516	659	13,75	27,84	75,22	19,25	252,05	0,17	—	—	—
b. Starg.-Cösl.-Clb.	714	5529	2006	253	15,79	18,35	63,66	10,24	98,53	0,13	—	—	—
c. Cöslin-Danziger				3109	15,28	18,63	29,53	40,54	45,19	0,112	—	—	—
d. Vorpommersche	714	7116	4093	704	18,07	20,25	47,76	13,02	110,25	0,129	—	—	—
28 Braunschweigische	5455	15 062	22 387	4372	20,11	20,11	66,78	66,78	1065,47*	0,33	—	—	—
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	4829	7845	4692	—	24,75	62,36	27,77	358,4	0,31	—	—	—
30 Frankfurt-Hanauer	3980	2353	6555*	—	16,0	20,0	80,0*	18,0	142	0,254	—	—	—
31 Glückstadt-Elmshorner	—	—	2247	96	—	—	24,0	27,0	17,5	0,15	—	—	—
32 Hessische Ludwigs-E.	8505	21 160	15 581	n. notirt	12,40	15,42	75,08	20,0	671	0,263	—	—	—
33 Homburger	1400	3738	743	59	s. R. 124b	18,17	s. R. 124b	s. R. 124b	26	0,19	—	—	—
34 Kirchheimer	—	—	3572	—	—	—	18,0	—	3,5	0,082	—	—	—
35 Köln-Mindener	3960	22 381	36 660	s. R. 123c	18,0	22,0	80,0	s. R. 124c	2	0,0001	—	—	—
36 a. Leipzig-Dresdener	s. R. 123b	21 807	8750	3445*	20,0	32,0	120,0	" " 124c	308,41	0,15	—	—	—
b. Cottbus-Großenhainer	—	726	604	197	—	18,0	34,0	24,0	32,22	0,39	—	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10 578	—	—	—	19,65	—	—	34	0,43	—	—	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	2233	4801	—	—	17,49	58 resp. 22	34,17	128,2	0,266	—	—	—
39 Märkisch-Posener	—	2646	423	332	—	12,0	40,0	30,0	109,7	0,319	—	—	—

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks, als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks	b. Braunkohlen. Z.-Ctr. Coaks	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	615 112	1 000 119	886 658	162,59	144,15	1
—	—	—	—	—	—	—	753 572	1 779 527	1 181 736	236,15	156,82	2
—	—	—	—	—	—	—	121 429	136 333	123 873	112,27	102,01	3
—	—	—	—	—	—	—	118 796	176 949	—	148,95	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	108 962	207 999	143 780	190,89	131,95	6
—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	220 702	484 329	—	219,45	—	8
—	—	—	—	—	—	—	157 785	166 451	112 917	105,50	71,57	9
—	—	—	—	—	46 606	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	631 753	1 286 465	1 032 359	203,63	163,41	11
—	—	—	—	—	—	—	161 142	393 509	210 200	244,20	130,44	12
—	—	—	—	—	—	—	340 386	766 650	555 532	225,23	163,21	13
—	—	—	—	—	32 390	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	653 938	1 091 676	870 821	166,94	133,16	15
—	—	—	—	—	—	—	961 195	1 940 013*	1 649 005	201,83	171,56	16a
—	—	—	—	—	—	—	141 903	301 406	278 401	212,40	196,19	b
—	—	—	—	—	—	—	489 856	1 274 772	1 039 293	260,23	212,16	17ab
—	—	—	—	—	—	—	100 726	209 822	164 404	208,31	163,22	- c
—	—	—	—	—	—	—	17 357	40 598	34 096	233,90	196,44	- d
—	—	—	—	—	—	—	100 672	264 980	233 952	263,21	232,39	- e
—	—	—	—	—	—	—	102 125	201 967	132 425	197,76	129,67	18
—	—	—	—	—	—	—	19 784	46 822	—	236,67	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	6774	9360	—	138,18	—	- b
—	—	—	—	—	643	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	—	—	—	519	—	—	—	—	—	—	- b
3534	3460	—	97,89	—	—	—	105 921	103 181	—	97,41	—	21a
—	—	—	—	—	—	—	91 369	90 484	—	99,03	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	484 160	832 340	—	171,91	—	22
—	—	—	—	—	—	—	258 998	529 037	454 972	204,26	175,66	23
—	—	—	—	—	—	—	89 791	140 432	111 665	156,40	124,36	24
18 055	22 079	—	122,29	—	—	—	279 380	463 841	—	166,03	—	25
—	—	—	—	—	—	—	241 640	488 287	429 721	202,07	177,84	26
—	—	—	—	—	—	—	162 901	346 255	266 116	212,55	163,36	27a
—	—	—	—	—	—	—	82 175	139 609	118 855	169,89	144,64	- b
—	—	—	—	—	—	—	43 386	71 998	65 228	165,95	150,34	- c
—	—	—	—	—	—	—	92 122	149 552	132 912	162,34	144,28	- d
—	—	—	—	—	in Kol. 130c	—	—	—	—	—	—	28
—	—	—	—	—	—	—	124 320	373 481	273 939	300,42	220,35	29
—	—	—	—	—	—	—	43 379	94 200*	—	217,16	—	30
—	—	—	—	—	—	—	10 266	13 593	12 587	132,41	122,61	31
—	—	—	—	—	—	—	275 028	327 405*	266 971	119,05	97,07	32
—	—	—	—	—	—	—	14 917	17 647	15 882	118,30	106,47	33
—	—	—	—	—	—	—	4618	4530	2914	98,09	63,10	34
—	—	—	—	—	167 413	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	227 430	427 791	—	188,09	—	36a
—	—	—	—	—	—	—	15 158	25 119	—	165,72	—	- b
8475	6551	—	77,20	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	52 097	95 015	74 680	182,38	143,35	38
—	—	—	—	—	—	—	53 890	111 035	101 087	206,04	187,58	39

(Fortſ.) **I. Leiſtungen der**

(Fortſ.) **A. Loko-**

A. Deutſche Eiſenbahnen.

Nr.	II. Privatbahnen. (Fortſ.)	123				124				125		126		
		Im Betriebsjahre 1870 wurden abgelaſſen:				Durchſchnittliche Anzahl der Wagen-Achſen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven: Holz zum Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt		
		a. Courier- und Schnell-Züge.	b. Perſonen-Züge.	c. Güter- und gemiſchte Züge.	d. Mater.- und Arbeits-Züge.	a. Courier- und Schnell-Zügen.	b. Perſonen-Zügen.	c. Güter- und gemiſchten Zügen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen.	a. überhaupt.	b. pro Nutzmeile.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt.	c. pro Nutzmeile.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Achſen	Achſen	Achſen	Achſen	Klftr.	Kbkf.		Klftr.	Kbkf.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1286	3608	9599	31	20,0	28,0	96,0	—	120,1	0,079	—	—	—
	b. Halle-Kaſſeler	—	2610	2582	764*	—	17,76	52,62	36,60	282	0,259	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	2087	8933	21 610	602	23,9	22,1	59,9	28,0	293	0,16	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	1875	1839	39	—	26,9	62,7	26,9	307	0,49	—	—	—
	c. Stendal-Salzwedel	—	10	1180	—	—	19,0	19,7	—					
42	Niederſchleſiſche Zweigbahn	—	912	1673	54	—	32,0	66,0	28,0	14,07	0,05	—	—	—
43	Nordhauſen-Erfurter	151	501*	1432	540	12,55	14,11	22,36	24,0	32	0,14	—	—	—
44	Oberheſſiſche	—	—	4578	1245	—	—	12,41	23,47	31	0,113	—	—	—
45	Oſtpreußiſche Südbahn	—	1486	3083	424	—	17,16	46,47	25,13	301,56	0,50	—	—	—
46	Pfälziſche Eiſenbahnen	—*	—	—	—	—*	—	—	—	635	0,17	—	—	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	—	1488	7643	899	—	16,2	53,3	22,2	201	0,19	—	—	—
48	Rheiniſche	3132	47 533	51 651	11 477	14,81	17,0	56,13	23,40	944,14*	0,145	—	—	—
49	Taunus-E.	2416	9023	1258	—	16,76	31,95	67,02	—	93,69	0,20	—	—	—
50	a. Thüringiſche	2233	6457	10 800	—	20,0	24,0	85,0	28,0	799,76	0,26	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1460	4705	12	—	17,61	45,04	5,33	191,96	0,30	—	—	—
51	Tilſit-Inſterburger	—	364	1099	59	—	21,2	37,2	13,7	35,76	0,35	—	—	—
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.													
52	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	—	1404	5696	1515	—	36,0	56,0	44,0	649,4	0,67	—	—	—
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	—	683	1088	—	—	32,0	40,0	—	74	0,20	—	—	—
53	Alföld-Fiumaner	—	291	1155	498	—	28,04	28,04	28,04	45,5	0,29	—	—	—
54	Auſſig-Teplitzer	—	285	6644	486	—	16,0	66,0	18,0	217,6	0,445	—	—	—
55	Böhmiſche Nordbahn	—	4380	5758	167	—	14,0	60,0	14,0	370,9	0,63	—	—	—
56	Böhmiſche Weſtbahn	—	2393	5064	325	—	16,56	66,40	22,71	435,81	0,39	—	—	—
57	Brünn-Roſſitzer	—	348	4329	i. R. 123c	—	19,07	53,53	53,83	66	0,37	—	—	—
58	Buſchtěhrader	—	28*	7339	46	—	14,0*	76,0	22,0	401	0,61	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	2430	695	—	—	30,24	—	320	1,05	2017	398	21,31
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	—	2397	9378	663	—	26,52	64,65	37,70	1800,3*	0,874	—	—	—
61	Graz-Köflacher	—	874	3669	234	—	15,11	39,98	20,0	59,4	0,26	—	—	—
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	2190	10 144	36 380	5381	10,0	30,0	70,0	38,0	1559,023	0,225	—	—	—
	b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	—	1224	1675	1104	—	16,0	46,0	36,0	98,50	0,214	—	—	—
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	2458	2220	922	—	16,0	48,0	34,0	395	0,29	—	—	—
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	2457	8019	11 620	1423	14,0	27,0	53,0	20,0	2660,61	0,72	—	—	—
	Kaiſerin Eliſabeth b. Lamb.-Gmund.	272	1527	2800	130	10,0	20,0	33,0	24,0	312,73	2,04	—	—	—
	Kaiſerin Eliſabeth c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaſchau-Oderberger	—	17*	3988	520	—	11,0*	32,0	21,0	82,9	0,68	—	—	—
66	Kronprinz-Rudolf-Bahn	—	982	12 177	793	—	13,4	26,9	17,8	303,96	0,334	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	743	2502	820	—	18,08	57,33	33,03	i. R. 126b	—	129 812	27 144	22,38
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	183	1357	721	—	16,66	25,83	23,00					
	c. Rumäniſche Linie	—	27	679	291	—	11,44	27,22	24,98					
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	i. R. 123c	4436	i. R. 123c	—	i. R. 124c	46,68	i. R. 124c	451,3	1,78	4861	1115	24,11
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	730	2577	20 747	1823	11,0	25,36	67,97	49,36	2057	0,46	—	—	—
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	730	2962	21 754	3733	13,15	23,79	84,20	44,74	2318	0,50	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	1549	2728	105	—	20,26	77,53	42,13	568	1,03	—	—	—
70	I. Siebenbürger	—	302	1895	443	—	27,11	51,32	23,32	i. R. 126b	—	38 348	5558,56	15,43
71	Südbahn und Tyroler	1462	23 104	42 228	445	11,56	27,96	52,72	36,32	736,10	0,063	—	—	—
72	Süd-Norddeutſche	—	2571	6351	526	—	13,92	42,64	28,88	476,26	0,40	—	—	—
73	Theiß-Bahn	—	2377	6065	460	—	23,72	64,69	25,60	i. R. 126b	—	192 903	29 783*	16,61
74	Turnau-Kralup-Prager	—	1460	1603	—	—	16,38	50,44	—	143,4	0,45	—	—	—
75	Ungariſche Oſtbahn	—	235	289	482	—	12,05	49,10	46,0	110	0,888	6360	1166	20,14
	C. Fremdländiſche Bahnen.													
76	Niederländiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	Grand Central Belge	490	2808	2830	19	15,53	16,14	64,39	42,16	56 552*	—	—	—	—
78	Lüttich-Maſtrichter	—	4040	1640	—	—	22,0	44,0	—	—	—	—	—	—
79	Niederländiſche Rhein-E.	6344	12 107	5696	750	10,0	15,2	62,8	60,0	—	—	—	—	—
80	a. Warſchau-Wiener	i. R. 123b	3159	5533	—	—	—	—	—	1107	0,49	—	—	—
	b. Warſchau-Bromberger	—	1532	2827	—	—	—	—	—	266	0,37	—	—	—

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen. a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	Coaks, als Zusatz zu a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks	b. Braunkohlen. Z.-Ctr. Coaks	Steinkohlen, ungemischt a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	296*	—	165 247	440 068	439 772	266,31	266,13	40a
—	—	—	—	—	—	—	117 441	261 180	197 469	222,38	168,14	- b
—	—	—	—	—	—	—	176 771	344 638	—	195,02	—	41a
—	—	—	—	—	—	—	67 629	99 804	—	147,58	—	- bc
—	—	—	—	—	—	—	26 587	67 816	57 353	255,07	215,72	42
—	—	—	—	—	—	—	24 251	59 095	49 595	243,68	204,51	43
—	—	—	—	—	—	—	29 657	32 004	24 912	107,92	84,0	44
—	—	—	—	—	—	—	64 822	99 466	71 800	153,44	110,77	45
—	—	—	—	—	—	—	404 062	560 740	—	138,77	—	46
—	—	—	—	—	—	—	114 625	287 073	255 981	250,44	223,32	47
—	—	—	—	—	—	—	703 657	1 541 419	1 196 889	219,06	170,10	48
—	—	—	—	—	—	—	50 122	68 458	54 247	136,58	108,23	49
—	—	—	—	—	15 619	—	—	—	—	—	—	50a
—	—	—	—	—	—	—	68 823	197 098*	171 818*	286,38	249,65	- b
—	—	—	—	—	—	—	10 945	17 466	10 632	159,58	97,14	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	17 493	42 840	37 741	244,90	215,75	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	118 293	389 066	—	328,90	—	56
—	—	—	—	—	—	—	8161	33 754	—	413,60	—	57
—	—	—	—	—	—	—	67 853	123 763	96 468	182,40	142,17	58
—	—	—	—	—	—	—	16 653	36 148*	—	217,07*	—	59
—	—	—	—	—	—	—	222 458	718 307	660 455	322,90	296,89	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	—	630 655	1 728 834	—	274,13	—	62a
—	—	—	—	—	—	—	49 678	105 235	—	211,83	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	122 321	303 398	—	248,03	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	221 301	—	—*	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	13 087	38 016	—	290,49	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
194	450	—	231,53	—	—	—	22 336	56 065*	—	251,01*	—	68
—	—	—	—	—	—	—	432 245	801 236	636 590	185,37	147,27	69a
—	—	—	—	—	—	—	503 837	956 897	770 519	190,0	152,93	- b
11 633	24 571	19 007	211,22	163,39	31 270	—	31 764	78 108	58 113	245,90	182,95	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
2753	7664	6514	278,39	236,62	—	—	44 780	102 405	87 044	228,68	194,38	71
—	—	—	—	—	—	—	128 297	339 977	275 538	265,0	214,77	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	34 513	69 430	55 200	201,17	159,94	74
—	—	—	—	—	—	—	7013	22 635	19 857	322,76	283,14	75
—	—	—	—	—	—	—	405 903	566 688	—	139,61	—	76
—	—	—	—	—	—	—	512 553	787 080	—	153,56	—	77
—	—	—	—	—	—	—	27 863	35 500	—	127,41	—	78
—	—	—	—	—	—	—	240 496	385 123	—	160,13	—	79
—	—	—	—	—	—	—	241 078	702 553	692 092	291,42	287,08	80a
—	—	—	—	—	—	—	78 393	180 609	176 897	230,39	225,65	- b

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) A. **Loko-**

A. Deutsche Eisenbahnen.

II. Privatbahnen. (Forts.)	123 Im Betriebsjahre 1870 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	123 b. Personen-Züge. Anz.	123 c. Güter- und gemischte Züge. Anz.	123 d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	124 Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen	124 b. Personen-Zügen. Achsen	124 c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen	124 d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen	125 Zur Feuerung der Lokomotiven: Holz zum Anheizen a. überhaupt. Klftr.	125 b. pro Nutzmeile. Cbff.	126 Holz zur Feuerung während der Fahrt. a. bei Nutzmeilen.	126 b. überhaupt. Klftr.	126 c. pro Nutzmeile. Cbff.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1286	3608	9599	31	20,0	28,0	96,0	—	120,1	0,079	—	—	—
b. Halle-Kasseler	—	2610	2582	764*	—	17,76	52,62	36,60	282	0,259	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	2087	8933	21 610	602	23,9	22,1	59,9	28,0	293	0,18	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	1875	1839	39	—	26,9	62,7	26,9	} 307	0,49	—	—	—
c. Stendal-Salzwedel	—	10	1150	—	—	19,0	19,7	—			—	—	—
42 Niederschlesische Zweigbahn	—	912	1673	54	—	32,0	66,0	28,0	14,07	0,05	—	—	—
43 Nordhausen-Erfurter	151	501*	1432	540	12,88	14,11	22,38	24,0	32	0,14	—	—	—
44 Oberhessische	—	—	4578	1245	—	—	12,41	23,47	31	0,113	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	1486	3083	424	—	17,16	46,47	25,73	301,56	0,50	—	—	—
46 Pfälzische Eisenbahnen	—*	—	—	—	—*	—	—	—	635	0,17	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	1488	7643	899	—	16,2	53,3	22,2	204	0,19	—	—	—
48 Rheinische	3132	47 533	51 651	11 477	14,81	17,0	56,13	23,40	944,14*	0,145	—	—	—
49 Taunus-E.	2416	9023	1258	—	16,76	31,95	67,02	—	93,69	0,20	—	—	—
50 a. Thüringische	2233	6457	10 800	—	20,0	24,0	85,0	28,0	799,76	0,26	—	—	—
b. Werra-E.	—	1460	4705	12	—	17,61	45,04	5,33	191,96	0,30	—	—	—
51 Tilsit-Insterburger	—	364	1099	59	—	21,2	37,2	13,7	35,78	0,35	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.													
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	1404	5696	1515	—	36,0	56,0	44,0	649,4	0,67	—	—	—
Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	683	1088	—	—	32,0	40,0	—	74	0,20	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner	—	291	1155	498	—	28,04	28,04	28,04	45,5	0,28	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	285	6644	486	—	16,0	66,0	18,0	217,6	0,645	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	4380	5758	167	—	14,0	60,0	14,0	370,9	0,63	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	2393	5064	325	—	16,56	66,40	22,71	435,81	0,39	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	348	4329	s. K. 123c	—	19,07	53,53	53,89	66	0,37	—	—	—
58 Buschtěhrader	—	28*	7339	46	—	14,0*	76,0	22,0	401	0,64	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	2430	695	—	—	30,26	—	320	1,85	2017	398	21,31
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	2397	9378	663	—	26,52	64,55	37,70	1800,3*	0,874	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	874	3669	234	—	15,11	39,98	20,0	59,4	0,26	—	—	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	2190	10 144	36 380	5381	10,0	30,0	70,0	38,0	1559,025	0,235	—	—	—
b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	1224	1675	1104	—	16,0	46,0	36,0	98,50	0,214	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	2458	2220	922	—	16,0	48,0	34,0	395	0,29	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	2457	8019	11 620	1423	14,0	27,0	53,0	20,0	2660,61	0,72	—	—	—
Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	272	1527	2800	130	10,0	20,0	33,0	24,0	312,73	2,04	—	—	—
Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	17*	3988	520	—	14,0*	32,0	21,0	82,9	0,68	—	—	—
66 Kronprinz-Rudolf-Bahn	—	982	12 177	793	—	13,4	26,9	17,8	303,96	0,334	—	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	743	2502	820	—	18,08	57,32	33,05	} s. K. 126b	—	129 812	27144	22,59
b. Czernowitz-Suczawaer	—	183	1357	721	—	16,66	25,83	23,00					
c. Rumänische Linie	—	27	679	291	—	11,44	27,22	24,98					
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	s. K. 123c	4436	s. K. 123c	—	s. K. 124c	46,68	s. K. 124c	451,5	1,78	4861	1115	24,77
69 a. Oesterreichische nördliche	730	2577	20 747	1823	11,0	25,36	67,97	49,36	2057	0,16	—	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	730	2962	21 754	3733	13,15	23,79	84,20	44,74	2318	0,50	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	1549	2728	105	—	20,96	77,53	42,73	568	1,03	—	—	—
70 I. Siebenbürger	—	302	1895	443	—	27,11	51,52	23,33	s. K. 126b	—	38 348	5558,58	15,85
71 Südbahn und Tyroler	1462	23 104	42 228	445	11,56	27,98	52,72	36,52	736,10	0,063	—	—	—
72 Süd-Norddeutsche	—	2571	6351	526	—	13,92	42,64	28,88	476,26	0,40	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	2377	6065	460	—	23,72	64,69	25,60	s. K. 126b	—	192 903	29 783*	16,67
74 Turnau-Kralup-Prager	—	1460	1603	—	—	16,58	50,44	—	143,4	0,45	—	—	—
75 Ungarische Ostbahn	—	235	289	482	—	12,03	45,10	46,0	110	0,888	6360	1186	20,14
C. Fremdländische Bahnen.													
76 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77 Grand Central Belge	490	2808	2830	19	15,55	16,14	64,52	42,16	56 552*	—	—	—	—
78 Lüttich-Mastrichter	—	4040	1640	—	—	22,0	44,0	—	—	—	—	—	—
79 Niederländische Rhein-E.	6344	12 107	5696	750	10,0	15,2	62,8	60,0	—	—	—	—	—
80 a. Warschau-Wiener	s. K. 123b	3159	5533	—	—	—	—	—	1107	0,49	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	1532	2827	—	—	—	—	—	266	0,37	—	—	—

127	128	129

Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks, als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	brutto Z.-Pfd.	netto Z.-Pfd.	Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks	Braunkohlen. Z.-Ctr. Coaks	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	brutto Z.-Pfd.	netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	296*	—	165 247	440 068	439 772	266,31	266,13	40a
—	—	—	—	—	—	—	117 441	261 180	197 469	222,38	168,14	- b
—	—	—	—	—	—	—	176 771	344 638	—	195,02	—	41a
—	—	—	—	—	—	—	67 629	99 804	—	147,58	—	- bc
—	—	—	—	—	—	—	26 587	67 816	57 353	255,07	215,72	42
—	—	—	—	—	—	—	24 251	59 095	49 595	243,68	204,51	43
—	—	—	—	—	—	—	29 657	32 004	24 912	107,92	84,0	44
—	—	—	—	—	—	—	64 822	99 466	71 800	153,44	110,77	45
—	—	—	—	—	—	—	404 062	560 740	—	138,77	—	46
—	—	—	—	—	—	—	114 625	287 073	255 981	250,44	223,33	47
—	—	—	—	—	—	—	703 657	1 541 419	1 196 889	219,06	170,10	48
—	—	—	—	—	—	—	50 122	68 458	54 247	136,59	108,23	49
—	—	—	—	—	15 619	—	—	—	—	—	—	50a
—	—	—	—	—	—	—	68 823	197 098*	171 818*	286,38	249,65	- b
—	—	—	—	—	—	—	10 945	17 466	10 632	159,58	97,14	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	17 493	42 840	37 741	244,90	215,75	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	118 293	389 066	—	328,90	—	56
—	—	—	—	—	—	—	8161	33 754	—	413,60	—	57
—	—	—	—	—	—	—	67 853	123 763	96 468	182,40	142,17	58
—	—	—	—	—	—	—	16 653	36 148*	—	217,07*	—	59
—	—	—	—	—	—	—	222 458	718 307	660 455	322,90	296,89	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	—	630 655	1 728 834	—	274,13	—	62a
—	—	—	—	—	—	—	49 678	105 235	—	211,83	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	122 321	303 398	—	248,03	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	221 301	—	—*	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	13 087	38 016	—	290,49	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
194	450	—	231,33	—	—	—	22 336	56 065*	—	251,01*	—	68
—	—	—	—	—	—	—	432 245	801 236	636 590	185,37	147,27	69a
—	—	—	—	—	—	—	503 837	956 897	770 519	190,0	152,93	- b
11 633	24 571	19 007	211,22	163,39	31 270	—	31 764	78 108	58 113	245,90	182,95	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
2753	7664	6514	278,39	236,62	—	—	44 780	102 405	87 044	228,68	194,38	71
—	—	—	—	—	—	—	128 297	339 977	275 538	265,0	214,77	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	34 513	69 430	55 200	201,17	159,94	74
—	—	—	—	—	—	—	7013	22 635	19 857	323,76	283,14	75
—	—	—	—	—	—	—	405 903	566 688	—	139,61	—	76
—	—	—	—	—	—	—	512 553	787 080	—	153,56	—	77
—	—	—	—	—	—	—	27 863	35 500	—	127,41	—	78
—	—	—	—	—	—	—	240 496	385 123	—	160,13	—	79
—	—	—	—	—	—	—	241 078	702 553	692 092	291,42	287,08	80a
—	—	—	—	—	—	—	78 393	180 609	176 897	230,39	225,65	- b

(Fortf.) **I. Leistungen der**

(Fortf.) A. Loko-

Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der

A. Deutsche Eisenbahnen.	130 Steinkohlen, gemischt mit Coaks. a. Mischungs-Verhältniß.	130 b. bei Nutzmeilen.	130 c. überhaupt brutto Z.-Ctr.	130 c. überhaupt netto Z.-Ctr.	131 Braunkohlen, ungemischt a. bei Nutzmeilen.	131 b. überhaupt brutto Z.-Ctr.	131 b. überhaupt netto Z.-Ctr.	131 c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	131 c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	132 Braunkohlen, ge- a. Mischungs-Verhältniß	132 b. bei Nutzmeilen.
I. Staatsbahnen.											
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	—	—	36 078	221 990	109 279	615,31	302,89	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Oldenburgische	—	52 032	4 696*	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	verschieden	764 387	1 802 864	1 350 521	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	633 670	1 336 134*	979 143*	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 Sächsische Staats-E.	verschieden	920 582	2 037 188	—	—	—	—	—	—	—	—
15 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltung.											
16 a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17 a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Löbau-Zittauer	verschieden	22 981	50 657	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	verschieden	17 423	40 937	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.											
21 a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Berlin-Hamburger	—	—	—	—	6 141	28 161	—	458,57	—	—	—
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Cöslin-Danziger.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 Braunschweigische	—	350 244	905 205*	666 886	—	—	—	—	—	—	—
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Köln-Mindener	100 : 8	864 402	2 039 723	1 352 886*	—	—	—	—	—	—	—
36 a. Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132		133					134				135		
Transportmittel im Betriebsjahre 1870.													
motiven.													
Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:											An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
…mischt mit Steinkohlen		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.						
c. überhaupt		a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile.		a.	b.	c. überhaupt				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.					Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.			brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Cbff.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,802	4,258	1
—	—	207 670	—	40 978	—	21,31	1 : 0,88*	12 624*	—	2 874	7,729	4,923	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,355	3,886	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,113	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	52 032	112 889*	—	4,788	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,620	3,193	6
—	—	—	—	—	—	—	verschieden	—	4 139	—	5,021	3,941	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,962	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,270	2,286	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,646	2,872	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,836	3,078	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,617	3,000	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,883	3,338	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,768	—	14
—	—	68 637	—	9 611	—	15,12	—	—	—	—	5,411	4,312	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,812	4,940	16a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,899	4,324	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,095	3,338	17ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,698	3,673	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,292	6,124	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,329	5,764	- e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,987	2,814	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,601	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,440	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,205	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,887	—	- b
—	—	514	1 006	—	195,74	—	—	—	—	—	2,801	—	21a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,028	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,934	—	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,448	3,825	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,334	2,810	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,382*	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,388	4,036	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,080	3,904	27a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,133	5,339	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,029	6,368	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,076	5,490	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,771	4,252	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,428	5,448	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,629	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,365	5,133	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,857	2,982	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,692	6,023	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,976	7,061	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,245	3,215	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,678	—	36a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible],033	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,807	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,548	4,389	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,802	9,682	39

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Fortſ.) I. Leiſtungen der (Fortſ.) A. Loko-

Zur Feuerung der Lokomotiven (einſchließlich der

II. Privatbahnen. (Fortſ.)	130 Steinkohlen, gemiſcht mit Coaks. a. Miſchungs-Verhältniß.	130 b. bei Nutzmeilen.	130 c. überhaupt brutto (Z.-Ctr.)	130 c. überhaupt netto (Z.-Ctr.)	131 Braunkohlen, ungemiſcht a. bei Nutzmeilen.	131 b. überhaupt brutto (Z.-Ctr.)	131 b. überhaupt netto (Z.-Ctr.)	131 c. pro Nutzmeile brutto (Z.-Pfd)	131 c. pro Nutzmeile netto (Z.-Pfd)	132 Braunkohlen, ge- a. Miſchungs-Verhältniß	132 b. bei Nutzmeilen.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Halle-Kaſſeler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stendal-Salzwedel											
42 Niederſchleſiſche Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Nordhauſen-Erfurter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Oberheſſiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Oſtpreußiſche Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Pfälziſche Eiſenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheiniſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 a. Thüringiſche	unbeſtimmt	329 667	796 367	614 101	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Tilſit-Inſterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
52 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	105 430	468 141	—	*444,03*	—	—	—
b. ſüdliche Linie	—	—	—	—	38 952	68 302	—	*175,35*	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Auſſig-Teplitzer	—	—	—	—	27 810	219 593	—	*789,62*	—	—	—
55 Böhmiſche Nordbahn	—	63 838*	243 250*	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Böhmiſche Weſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Buſchtěhrader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	24 916	99 155	90 214	*397,96*	*362,07*	—	—
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	85 633	377 927	—	*441,33*	—	—	—
b. Mähriſch-Schleſ. - Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	—	—	—	—	—	1612116	—	—*	—	—	—
b. Lamb.-Gmund.	—	—	—	—	16 599	55 012	—	*331,42*	—	—	—
c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	98 278	404 333	—	*411,42*	—	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer											
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rumäniſche Linie											
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	—	—	—	—	48 343	199 698	142 423	*413,05*	*294,61*	—	—
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	16 056	39 176	29 060	—	—	—	—	—	—	—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	—	14 042	51 640	—	*367,75*	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	—	—	—	—	1207742	5036933	4281393	*417,05*	*354,49*	—	—
72 Süd-Norddeutſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 Ungariſche Oſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländiſche Bahnen.											
76 Niederländiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77 Grand Central Belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 Niederländiſche Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80 a. Warſchau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132		133					134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:													
...ischt mit Steinkohlen		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
c. überhaupt		a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile.		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.	c. überhaupt				
brutto	netto										brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Cbf.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,231	5,227	40a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,927	4,481	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,908	—	41a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,657	—	- bc
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,524	4,672	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,055	10,956	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,281	5,668	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,603	3,323	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,379	6,581	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,315	4,903	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,595	2,849	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,392	4,337	50a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,374	7,213	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,366	3,388	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,762 Braunkhln.	—	52a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,352 Braunkhln.	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,614	7,589	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,646 Braunkhln.	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,152	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,883	—	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,427	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,243	7,191	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,400*	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,555*	5,107	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,332 Braunkhln.	11,220 Braunkhln.	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,540	—	62a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,633	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,190	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,055* Braunkhln.	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,285 Braunkhln.	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,639	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,903 Braunkhln.	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,596 Cbfß. Holz.	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,767*	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,953	3,076	69a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,050	2,456	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,790	3,578	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	{0,283 Cbfß. Holz. u. 2,437 Pfd. Brkhl.}	—	70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,604	8,163	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,631	6,995	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,339 Cbfß. Holz.	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,264	4,980	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	{0,296 Cbfß. Holz u. 4,790 Pfd. Khln.}	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,650	—	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,325	—	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,672	—	78
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,419	—	79
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,418	6,322	80a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,771	5,652	- b

	136						137		
A. Deutsche Eisenbahnen.	(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1870.								
	(Forts.) A. Lokomotiven.								
	Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1870 verbrauchten Brennmaterials.		
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	a.	b.	c.
	pro Cbfß. Holz.	pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Torf.	pro Cubikfuß Torf.	überhaupt.	pro Nutzmeile.	pro Achsmeile.
	Sgr.		Sgr.		Sgr.		Thlr.	Sgr.	Pf.
I. Staatsbahnen.									
1 Badische	1,15	—	8,84	—	—	—	298 956	14,58	5,17
2 Bayerische	1,42	—	6,45	4,96	—	0,73	935 536	19,65	6,17
3 Friedrich-Franz-E.	1,52	—	11,24	—	—	—	55 407	13,68	6,22
4 Main-Neckar-E.	2,01	—	7,88	—	—	—	50 343	12,71	5,24
5 Oldenburgische	—	—	7,45	—	4,27	—	17 251	9,93	4,86
6 Bebra-Hanauer	2,25	—	6,63	—	—	—	48 446	13,34	3,57
7 Hannoversche	0,98	12,00	8,54	—	8,64	—	537 906	21,11	5,38
8 Main-Weser-B.	1,40	—	7,23	—	—	—	119 537	16,25	4,41
9 Nassauische	3,664	—	6,394	—	—	—	37 551	7,14	2,74
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	1,35	10,91	6,44	—	—	—	321 079*	15,20	3,15
11 Preuß. Ostbahn	1,41	—	8,81	—	—	—	385 420	18,30	4,14
12 Saarbrücker	2,24	—	3,40	—	—	—	44 694	8,32	2,397
13 Westfälische	1,52	—	4,06	—	3,92	—	111 497	9,83	2,56
14 Sächsische Staats-E.	2,5	7,0	5,0	—	—	—	366 096	11,93	2,40
15 Württembergische	2,00	—	8,13	—	—	0,67	390 872	16,33	6,97
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische	1,67	—	3,75	—	—	—	252 401	7,38	2,73
b. Hessische Nordbahn	1,87	—	3,75	—	—	—	37 674	7,96	2,22
17 a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer	0,93	—	3,76	—	—	—	178 900**	10,58	2,03
c. Stargard.Posener	1,01	—	3,76	—	—	—	27 391*	8,26	2,30
d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—*	10,58	2,03
e. Wilhelms-Bahn	0,26	—	2,63	—	—	—	24 278*	7,24	2,15
18 Rhein-Nahe-E.	2,49	—	6,70	—	—	—	47 065	13,83	3,34
19 a. Gößnitz-Geraer	2,5	—	5,0	—	—	—	8 897	13,49	3,83
b. Greiz-Brunner	2,5	—	5,0	—	—	—	1 733	7,67	5,63
20 a. Löbau-Zittauer	2,5	7,0	5,0	—	—	—	10 697	13,96	3,16
b. Zittau-Reichenberger	2,5	7,0	5,0	—	—	—	7 439	12,81	3,16
b) in Privatverwaltung.									
21 a. Altona-Kieler	1,49	15,0	12,3	—	3,43	—	45 455	12,40	4,26
b. Schleswigsche	3,21	—	10,41	—	—	—	32 956	10,82	5,28
22 Bayerische Ostbahnen	1,51	—	6,66	—	—	—	173 898	10,77	3,71
23 Berlin-Anhaltische	1,41	—	9,09	—	—	—	157 974	18,29	4,78
24 Berlin-Görlitzer	1,45	—	9,91	—	—	—	47 430	15,85	4,30
25 Berlin-Hamburger	1,93	14,72	9,24	4,14	—	—	190 521	18,83	4,77
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	1,44	—	9,20	—	—	—	162 198	20,14	5,48
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1,186	—	10,734	—	—	—	124 967*	23,01	6,60
b. Starg.-Cösl.-Clb.	1,186	—	10,734	—	—	—	50 373*	18,39	7,99
c. Cöslin-Danziger	1,186	—	10,734	—	—	—	25 954*	17,95	9,13
d. Vorpommersche	1,186	—	10,734	—	—	—	53 980*	17,58	7,90
28 Braunschweigische	1,151*	in Kol. 136c	9,022	—	—	—	279 646	23,95	6,42
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	1,983	—	5,245	—	—	—	67 855	16,37	4,86
30 Frankfurt-Hanauer	1,561	—	7,939	—	—	—	25 738*	17,79	6,53
31 Glückstadt-Elmshorner	1,68	—	9,60	—	—	—	4 466	13,05	6,58
32 Hessische Ludwigs-E.	2,16	—	7,14	—	—	—	85 128*	9,28	3,43
33 Homburger	0,69	—	8,39	—	—	—	4 934	9,92	6,74
34 Kirchheimer	3,32	—	11,0	—	—	—	1 839	11,95	16,04
35 Köln-Mindener	1,1	6,1	4,2	—	—	—	320 579*	11,13	2,74
36 a. Leipzig-Dresdener	2,0	—	8,3	—	—	—	113 844	15,03	3,52
b. Cottbus-Großenhainer	2,0	—	8,3	—	—	—	7 086	14,02	3,11
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1,77	15,33	—	—	—	—	3 543	12,54	7,41
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	1,74	—	11,63	—	—	—	37 759	21,74	7,93
39 Märkisch-Posener	1,44	—	9,43	—	—	—	24 698	19,27	11,90

A. Deutsche Eisenbahnen.	136						137		
	(Fortſ.) I. Leiſtungen der Transportmittel						im Betriebsjahre 1870.		
	(Fortſ.) A. Lokomotiven.								
	Durchſchnittspreis der Brennmaterialien.						Koſten des im Betriebsjahre 1870 verbrauchten Brennmaterials.		
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	a.	b.	c.
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	pro Cbfß. Holz. Sgr.	pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	pro Cubikfuß Torf.	überhaupt. Thlr	pro Nutzmeile. Sgr	pro Achsmeile. Pf
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1,61	13,34	6,96	—	—	—	102 881	18,68	4,52
b. Halle-Kaſſeler	1,49	—	8,71	—	—	—	75 870	19,38	6,20
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	2,0	—	10,0	—	—	—	113 647	19,29	5,97
b. Magdeb.-Wittenbergeſche / c. Stendal-Salzwedel	2,0	—	10,0	—	—	—	38 575	17,11	5,09
42 Niederſchleſiſche Zweigbahn	1,42	—	9,42	—	—	—	21 373	24,12	6,27
43 Nordhauſen-Erfurter	1,33	—	8,63	—	—	—	17 163	21,23	13,65
44 Oberheſſiſche	1,43	—	7,4	—	—	—	11 090	11,22	9,08
45 Oſtpreußiſche Südbahn	0,97	—	12,36	—	—	—	39 530	18,29	6,58
46 Pfälziſche Eiſenbahnen	1,27	—	5,25	—	—	—	98 398	7,305	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	0,91	—	6,87	—	—	—	59 275	15,31	5,49
48 Rheiniſche	2,0	—	4,71	—	—	—	242 121	10,32	3,57
49 Taunus-E.	2,475	—	7,286	—	—	—	17 462	10,43	3,30
50 a. Thüringiſche	1,54	10,87	7,89	—	—	—	219 398	19,97	5,44
b. Werra-E.	1,07	13,43	7,42	—	—	—	48 211	21,02	7,29
51 Tilſit-Inſterburger	1,1	—	10,1	—	—	—	6 178	16,93	7,09
B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
52 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	—	—	65 585	18,66	3,92
Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	—	—	—	—	—	—	16 890	13,01	8,32
53 Alföld-Fiumaner	2,31	—	18,2	—	—	—	26 085	44,73	18,89
54 Auſſig-Teplitzer	0,74	—	—	1,7	—	—	12 792	13,90	3,91
55 Böhmiſche Nordbahn	1,67	—	6,99	3,60	—	—	35 636	16,75	9,57
56 Böhmiſche Weſtbahn	1,31	—	4,83	—	—	—	64 745	16,42	5,32
57 Brünn-Roſſitzer	1,9	—	5,0	—	—	—	3 305	12,15	2,97
58 Buſchtěhrader	0,798	—	4,30	—	—	—	18 482	8,17	5,0
59 Fünfkirchen-Barcs'er	1,07	—	8,05*	—	—	—	12 484	20,06	7,96
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	1,60	—	6,52	—	—	—	161 020	21,11	4,48
61 Graz-Köflacher	0,71	—	—	1,51	—	—	5 143	6,19	2,30
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	2,42	11,20	6,96	5,20	—	—	360 416	15,095	2,796
b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	3,21	—	9,94	—	—	—	27 489	16,60	5,297
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	4,86	—	—	—	65 748	16,12	7,95
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	2,0	18,0	12,0	3,0	—	—	260 375	19,69	6,34
Kaiſerin Eliſabeth b. Lamb.-Gmund.	2,0	18,0	12,0	3,0	—	—	6 573	11,58	5,29
Kaiſerin Eliſabeth c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	1,28	—	6,80	—	—	—	9 060	20,77	8,27
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	1,22	—	—	3,705	—	—	51 264	15,65	8,12
67 a. Lemberg-Czernowitzer / b. Czernowitz-Suczawaer / c. Rumäniſche Linie	1,13	—	—	—	—	—	122 919	28,41	8,97
68 Mohacs-Fünfkirchener	1,61	13,73	8,13*	—	—	—	24 534	26,87	6,90
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	1,9	—	6,4	2,9	—	—	204 207	12,75	2,90
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	2,6	—	10,1	—	—	—	345 203	20,55	3,96
c. Wien-Neu-Szönyer	1,8	12,0	14,3	—	—	—	67 146	33,88	8,15
70 I. Siebenbürger	1,92	—	—	5,0	—	—	44 909	25,72	7,63
71 Südbahn und Tiroler	1,20	14,55	14,75	4,30	—	—	717 114	17,14	4,92
72 Süd-Norddeutſche	1,8	—	5,0	—	—	—	57 883	13,54	5,29
73 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	246 838	38,39	9,37
74 Turnau-Kralup-Prager	1,60	—	4,18	—	—	—	11 580	10,06	3,76
75 Ungariſche Oſtbahn	3,0	—	21,0	—	—	—	25 425	57,03	19,37
C. Fremdländiſche Bahnen.									
76 Niederländiſche Staats-E.	—	—	3,21	—	—	—	105 538	7,80	4,46
77 Grand Central Belge	—	—	4,22	—	—	—	106 590	6,22	3,18
78 Lüttich-Maſtrichter	—	—	4,0	—	—	—	5 288	5,69	3,57
79 Niederländiſche Rhein-E.	—	—	6,53	—	—	—	83 300	10,39	4,99
80 a. Warſchau-Wiener	—	—	—	—	—	—	135 560	16,57	4,46
b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	45 677	17,49	5,25

(Forts.) **I. Leistungen der**

A. Deutsche Eisenbahnen.

		138		139	140	141		142		143
		B. Wagen.								
		Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Die Postwagen haben durchlaufen		Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
		a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
		Achsmeilen.		Meilen.	Procent.	Achsmeilen.		Achsmeilen.		Meilen.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	3 542 892*	404 202	2512	37,25	379 001	12 038	1 093 987	134 734	4237
2	Bayerische	10 298 498	555 435	4378	22,17	1 896 948	—	1 999 827	98 436	4925
3	Friedrich-Franz-E.	774 035	156 227	3030	27,14	in Kol. 142b	—	226 395	25 917	6007
4	Main-Neckar-E.	733 744	45 870	2825	28,93	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
5	Oldenburgische	358 371	53 322	3216	33,99	—	—	98 835	2 400	6327
6	Bebra-Hanauer	383 277	562 599	4901	35,96	—	—	251 494	99 041	7303
7	Hannoversche	4 498 729	1 012 884	4793*	35,78	536 059	—	1 570 201	450 494	6873
8	Main-Weser-B.	1 095 382	642 046	4954	—*	8 934	34 335	412 984	159 776	6985
9	Nassauische	1 025 754	49 286	3867	24,392	68 858	13 878	296 710	11 274	6695
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb	3 665 604	515 306	4530	26,46	384 432	121 915	1 269 619	61 006	8990
11	Preuß. Ostbahn	5 562 649	99 655	5513	28,79	771 919	—	1 552 495	1 314	7968
12	Saarbrücker	306 193	627 378	3956	40,18	—	—	129 442	243 394	5483
13	Westfälische	1 048 253	351 747	4046	29,70	277 851	372 149	638 382	181 618	5775
14	Sächsische Staats-E.	6 933 050	548 404	4765	20,66*	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
15	Württembergische	5 547 940	151 462	3580	27,57	514 044	34 789	1 831 858	164	6836
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	5 385 986	472 288	5222*	22,55	i.K.142a.u.142b	—	1 938 502*	228 360	5937*
	b. Hessische Nordbahn	343 748	304 766	3179	34,50	" " 142a	—	156 897*	84 274	4922
17	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	1 627 250	971 327	5115	33,22	310 392	—	943 863	299 429	7581
	c. Stargard-Posener	162 713	449 815	4640	28,21	151 694	18 878	62 725	158 316	5667
	d. Neisse-Brieger	122 869	4 504	4246	41,19	—	—	23 275	6 898	3352
	e. Wilhelms-Bahn	343 562	84 247	4862	20,10	18 690	—	202 728	—	5479
18	Rhein-Nahe-E.	129 742	172 124	3773	83,71	—	—	50 452	53 840	6518
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	32 738	—	3274	16,01	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
20	a. Löbau-Zittauer	194 727	8 413	5346	20,35*	" " 144a	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
	b. Zittau-Reichenberger	154 985	1 543	5590	14,84	" " 144a	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
	b) in Privatverwaltung.									
21	a. Altona-Kieler	821 217	239 767	4823	24,33	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
	b. Schleswigsche	405 239	163 841	5928	27,82	—	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
22	Bayerische Ostbahnen	2 762 640	205 823	3979	22,97	370 966	—	1 154 197	33 394	6598
23	Berlin-Anhaltische	1 372 459	756 321	4109	40,51	251 465	312 611	187 520	46 972	4598
24	Berlin-Görlitzer	775 444	14 955	5489	27,6	120 517	—	172 536	142	8634
25	Berlin-Hamburger	2 762 333	205 131	4579	22,95	299 891	—	769 083	20 285	7111
26	Berlin-Potsdam-Magdebg.	960 327	784 984	4031	55,85	654 169	in Kol. 141a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	753 877	761 084	5224	38,33*	—	—	232 411	252 261	8503
	b Starg.-Cösl.-Clb.	281 353	396 576	4519	25,45*	—	—	122 630	73 782	5456
	c. Cöslin-Danziger.	63 338	136 128	2375	15,48*	—	—	12 796	39 642	6555
	d. Vorpommersche	529 313	605 413	3981	27,10*	—	—	151 502	73 884	5931
28	Braunschweigische	1 282 360	1 036 914	4575	32,85	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	918 944	91 099	3532	32,72	171 970	—	189 787	—	7299
30	Frankfurt-Hanauer	116 254	133 529	1921	38,13	—	—	33 888	44 580	3269
31	Glückstadt-Elmshorner	78 033	208	3912	27,70	13 210	—	19 697	—	9848
32	Hessische Ludwigs-E.	1 878 514	353 048	5015*	ca. 38,9*	135 432	13 295	156 734	85 429	1533*
33	Homburger	207 426	—	3050	33,22	—	—	28 330	—	4722
34	Kirchheimer	23 585	9 420	2063	—	—	—	8 432	3 140	2893
35	Köln-Mindener	3 566 590*	359 051	6425	32,9	—	—	1 139 346*	17 573	6616
36	a. Leipzig-Dresdener b. Cottbus-Großenhainer	2 306 886	314 529	4801	—	in Kol. 144	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	166 276	—	2188	33,14	—	—	—	—	—
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	484 123	17 965	3282	23,39	76 289	768	100 794	—	5040
39	Märkisch-Posener	356 373	40 376	1193	16,09	86 791	—	103 624	65	2729

144		145	146		147	148	149				

Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

(Forts.) B. Wagen.

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde				
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Postwagen	c. Gepäckwagen	d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.				
10 485 618	4 993 026	2138	26,50	27,91	173 280	21 218 778	382 566	—	40 322	4 728 476	1
24 279 969	8 337 982	2506	—	—	352 701	47 819 796	496 427	—	28 778	15 246 270	2
1 126 737	1 230 340	1703	27,04	37,89	66 490	3 606 141	193 860	234 131	46 647	536 026	3
575 249	668 640	1792	ca. 17,60	ca. 24,03	—	2 023 503	325 827	—	—	1 825 752	4
258 952	513 985	1952	38,30	40,84	33 562	1 319 427	5 001	51 349	—	470 984	5
382 361	858 142	1650	17,14	17,14	20 257	2 557 171	448 842	73 230	117 584	2 825 302	6
14 302 595	16 239 249	2695	32,66	42,07	103 754	38 713 965	1 291 300	68 194	503 544	13 096 054	7
1 157 732	1 990 572	2044	41,112*	57,08*	7 637	5 509 398	672 657	144 576*	165 564	6 095 806	8
1 782 174	1 503 860	1403	35,94	36,13	—	4 751 794	101 638	—	17 238	1 647 481	9
15 611 532	10 525 036	2575	38,92	40,25	542 273	32 696 723	550 107	54 761	135 973	14 405 072	10
17 310 936	6 628 640	2888	24,82	33,16	1 151 333	33 078 941	160 566	—	—	7 027 381	11
1 726 154	6 998 980	1612	33,54	42,92	78 500	10 110 041	302 034	52 770	66 546	4 344 027	12
4 182 831	6 824 353	2689	33,11	43,81	72 816	13 950 000	450 000	—	215 000	8 814 867	13
30 069 753	16 468 478	2344	20,27*	29,02	271 935	54 291 620	573 353	—	in Kol. 149d	17 079 779	14
7 908 323	2 290 102	1409	36,18	42,74	in Kol. 144	18 278 682	88 116	13 869	55 271	4 214 638	15
16 042 171	14 132 845	1271*	48,77	55,64	395 345*	38 595 497	542 014	622 801	282 350*	8 171 152	16a
393 968	939 430	1827	30,96	51,15	in Kol. 144a	2 223 083	437 789	—	156 458	4 664 709	- b
16 630 586	18 435 343	3099	44,58	53,32	350 431	39 568 624	806 986	—	127 777	10 333 722	17ab
262 633	2 100 180	3113	34,47	37,22	229 580	3 596 534	454 555	—	198 198	2 953 524	- c
10 474	401 110	2898	39,23	67,93	—	569 130	48 448	—	1 104	350 601	- d
1 007 575	4 379 158	2472	40,08	45,36	72 744	6 108 704	133 994	—	30 647	2 248 471	- e
336 673	1 986 673	2024	26,85	28,88	10 200	2 739 704	476 656	64 225	127 364	3 869 755	18
—	—	—	—	—	—	—	155 562	in Kol. 149d	in Kol. 149d	680 414	19a
29 458	3 279	4092	13,34	26,68	1 875	67 350	51	—		46 775	- b
250 445	242 754	3203	17,81*	23,40	—	696 339	3 163	—		771 624	20a
192 887	378 100	2483	17,54	24,45	—	727 515	312	—		500 142	- b
1 442 199	758 860	2005	29,55	42,04	—	3 262 043	191 392	144 493	in Kol. 149d	1 243 202	21a
759 460	735 844	2300	21,28	35,28	in Kol. 144	2 064 384	116 783	72 569	" " 149d	892 157	- b
7 132 128	4 031 895	2488	41,86	41,86	—	15 691 043	101 268	—	140 774	5 205 735	22
3 381 191	3 490 474	2170	31,95	38,41	242 047	10 041 060	1 164 332	—	20 601	5 273 895	23
1 512 017	951 037	1980	39,02	39,02	126 551	3 673 199	3 956	—	—	1 263 111	24
6 099 842	5 246 813	2816	31,53	37,92	251 945	15 655 323	165 651	—	—	4 028 379	25
2 358 806	3 966 340	3225	26,50	32,66	—	8 724 626	377 313	—	in Kol. 149d	6 296 333	26
1 360 980	2 148 572	2457	30,23*	38,30*	20 990	5 530 175	768 291	228 766	165 965	3 284 244	27a
261 788	1 552 469	2465	25,46*	30,15*	12 050	2 700 648	365 034	117 856	91 766	1 016 145	- b
13 148	856 501	1385	15,88*	15,88*	113 991	1 235 544	275 005	83 228	89 822	372 990	- c
341 703	3 022 275	3009	25,58*	28,33*	18 437	4 742 527	353 832	169 218	78 787	818 343	- d
3 448 921	6 432 977	2873	32,89	42,71	—	12 201 172	967 824	—	in Kol. 149d	9 985 697	28
2 909 205	1 467 037	1544	40,79	45,15	—	5 748 042	46 401	—	—	791 782	29
128 288	583 036	1943	22,45	25,43	—	1 039 575	241 398	in Kol. 149c	23 592	877 550	30
66 897	60 252	1177	38,57	50,09	6 991	245 288	1 365	—	—	58 064	31
1 379 742	2 254 813	1540*	ca. 26,75*	ca. 27,60*	67 540	6 324 547	487 570	68 105	119 390	4 660 276	32
6 338	—	151	35,15	40,0	—	242 094	—	—	—	21 605	33
—	—	—	—	—	—	44 577	—	—	—	9 253	34
17 242 050*	12 879 342	1657	ca. 39,34	ca. 45,74	1 634 181*	36 838 133	1 123 724	459 908	319 140	16 425 362	35
3 503 024	4 686 231	2093	28,25*	33,70*	in Kol. 144	10 810 670	204 715	—	in Kol. 149d	6 114 281	36
3 820	—	637	13,70	30,45	400	170 496	—	—	—	1 600	37
570 858	328 823	1380	36,18	44,14	44 205	1 623 825	11 031	—	—	425 935	38
342 674	326 812	650	25,60	25,60	41 006	1 299 622	12 287	—	—	102 535	39

(Forts.) **I. Leistungen der**

A. Deutsche Eisenbahnen.	138		139	140	141		142		143
	B. Wagen.								
	Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Die Postwagen haben durchlaufen		Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
II. Privatbahnen. (Forts.)	Achsmeilen		Meilen	Precent	Achsmeilen.		Achsmeilen.		Meilen
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz	1 256 378	130 700	*3963*	*29,37*	136 433	—	356 264	130 867	*7381*
b. Halle-Kasseler	540 361	168 130	*2952*	*39,60*	85 960	—	128 392	20 918	*7466*
41 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche c. Stendal-Salzwedel	1 375 128	456 668	*3424*	*45,11*	in Kol. 149b	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
42 Niederschlesische Zweigbahn	155 180	94 125	*2899*	*52,59*	40 641	29 630	45 418	16 095	*4732*
43 Nordhausen-Erfurter	148 750	4 455	*3330*	*19,86*	31 748	—	41 249	—	*5156*
44 Oberhessische	133 564	9 342	*1931*	*13,86*	in Kol. 142a	—	64 622	—	*4039*
45 Ostpreußische Südbahn	505 400	62 267	*4205*	*27,25*	135 126	—	114 256	2 644	*6495*
46 Pfälzische Eisenbahnen	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	638 124	11 307	*4606*	*31,98*	—	—	300 039	574	*5274*
48 Rheinische	3 538 192	428 057	*4368*	—*	439 761	—	1 181 417	70 935	*4726*
49 Taunus-E.	910 062	33 888	*3445*	*19,78*	35 272	—	259 588	16 944	*8642*
50 a. Thüringische	1 597 507	751 216	*4987*	*35,55**	—	—	596 833	286 897	*5389*
b. Werra-E.	419 963	42 205	*3851*	*27,21*	—	—	188 404	455	*5246*
51 Tilsit-Insterburger	102 028	7 393	*3039*	*33,10*	30 246	—	51 973	651	*6578*
B. Oesterreichische Bahnen.									
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	953 120	20 580	*5728*	*20,88*	116 640	10 170	238 755	29 999	*7465*
b. südliche Linie	284 350	—	*5687*	*26,74*	12 540	1 250	22 705	4571	*2273*
53 Alföld-Fiumaner	156 320	2 868	*1474*	*32,47*	31 863	497	41 992	497	*1636*
54 Aussig-Teplitzer	161 892	3 702	*2760*	*25,23*	—	—	46 888	2 448	*2741*
55 Böhmische Nordbahn	326 884	3 082	*3055*	*17,79*	67 643	—	111 873	—	*3996*
56 Böhmische Westbahn	544 413	485	*3405*	*23,93*	in Kol. 142a	—	281 607	68	*7824*
57 Brünn-Rossitzer	41 812	—	*2987*	*26,68*	—	—	17 514	—	*2190*
58 Buschtěhrader	175 366	—	*3247*	*21,06*	—	—	53 229	—	*4435*
59 Fünfkirchen-Barcs'er	79 290	123 117	*4600*	*16,47*	13 536	26 247	21 447	26 599	*8008*
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	1 639 368	1 503	*3614*	*24,14*	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
61 Graz-Köflacher	80 040	—	*2354*	*29,91*	—	—	41 462	—	*3455*
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	3 335 622	1 252 583	*4725*	*36,30*	540 040	—	1 114 431	151 415	*4653*
b. Mährisch-Schles. Nordb.	8 948	649 504	*7839*	*14,40*	43 333	—	39 330	203 762	*6752*
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	1 040 464	1 448	*3318*	*24,1*	59 586	—	194 496	—	*4420*
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	2 672 470	115 134	*3872*	*27,09*	348 872	—	754 675	—	*5241*
b. Lamb.-Gmund.	76 218	—	*1270*	*34,02*	6 035	—	27 565	—	*1866*
c. Pferdebahn	10 455	—	*138*	—	—	—	in Kol. 144a	—	—
65 Kaschau-Oderberger	66 538	146	*901*	*20,0*	—	—	21 020	—	*1751*
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	695 682	25 575	*2652*	*19,60*	98 604	3 920	180 380	3 920	*3839*
67 a. Lemberg-Czernowitzer b. Czernowitz-Suczawaer c. Rumänische Linie	897 528	—	*4487*	*22,60*	131 696	—	242 464	—	*3788*
68 Mohacs-Fünfkirchener	38 523	41 697	*3342*	*26,03*	—	—	20 426	2 772	*2899*
69 a. Oesterreichische nördliche	2 402 377	583 886	*5149*	*33,0*	—	—	1 287 562	41 849	*5681*
b. Oesterreichische südöstliche	2 719 305	354 956	*5310*	*36,16*	—	—	1 016 238	30 580	*3573*
c. Wien-Neu-Szönyer	345 127	106 596	*2754*	*28,16*	—	—	119 908	8 088	*3200*
70 I. Siebenbürger	349 905	13 645	*2164*	*32,10*	49 905	21 369	104 706	419	*3285*
71 Südbahn und Tiroler	10075095	708 063	*4430*	*27,70*	1 139 079	46 786	2 596 424	59 750	*6037*
72 Süd-Norddeutsche	529 928	48 844	*2953*	*24,69*	—	—	229 794	—	*6383*
73 Theiß-Bahn	1 420 357	246 439	*3509*	*32,97*	223 461	31 841	489 668	93 255	*4818*
74 Turnau-Kralup-Prager	161 773	55 528	*4527*	*27,22*	—	—	75 672	5 358	*6753*
75 Ungarische Ostbahn	108 348	1 620	*1311*	*26,97*	9 334	3 924	28 344	—	*1012*
C. Fremdländische Bahnen.									
76 Niederländische Staats-E.	2 685 955	62 277	*5563*	*21,20*	42 062	—	1 186 328	197	*7324*
77 Grand Central Belge	1 961 145	49 416	*4137*	*31,13*	—	—	1 085 817	12 274	*4575*
78 Lüttich-Mastrichter	303 218	62	*6600*	—	—	—	82 100	—	*5131*
79 Niederländische Rhein-E.	1 443 509	—	*3349*	*27,05*	75 147	—	776 219	—	*5245*
80 a. Warschau-Wiener	1 323 492	214 708	*6153*	*37,19*	in Kol. 138a	in Kol. 138b	437 525	10 208	*5740*
b. Warschau-Bromberger	429 789	303 278	*3665*	*21,10*	„ „ 138a	„ „ 138b	167 477	25 150	*5351*

144		145	146		147	148	149				

Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

(Forts.) B. Wagen.

Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen: a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet: a. mit Z.-Ctr. pro Achse	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit	Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt (Achsmeilen)	Fremde a. Personenwagen	b. Postwagen	c. Gepäckwagen	d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	
2 147 112	4 562 993	1835	33,15	41,15	1 041	8 721 788	130 981	—	33 270	3 618 056	40a
1 105 548	1 887 078	1882	25,75	24,45	93 367	4 029 754	140 872	—	56 967	2 255 522	- b
3 230 965	8 410 254	2277	25,71	30,71	in Kol. 144	13 473 015	398 190	207 469	in Kol. 149d	4 747 372	41
130 813	347 478	1733	25,98	39,89	20 295	879 675	79 767	—	11 884	743 671	42
96 233	170 885	1214	33,91	33,91	38 277	531 597	1 861	—	—	94 543	43
59 466	177 672	461	38,29	38,29	148 661*	593 327	—	—	—	33 224	44
1 176 253	528 966	1624	37,56	41,64	163 747	2 688 659	418	—	—	65 633	45
—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	46
2 367 554	983 478	1754*	40,81	41,43	—	4 301 076	—	122 682	—	461 514	47
10 289 211	5 418 456	1432	—*	—*	462 913	21 828 942	472 135	—	176 090	7 850 456	48
449 584	375 351	1516	22,83	26,39	—	2 080 689	25 488	13 626	12 744	197 578	49
3 306 208	5 052 510	2130	29,03	40,74	336 847	11 928 018	1100153	321 699	280 742	6 977 456	50a
476 452	1 097 999*	1920	28,21	47,14	—	2 225 478	3 821	82 466	in Kol. 149d	1 211 047	- b
91 450	395 975	1840	33,25	35,64	5 710	685 426	596	—	128	31 646	51
4 300 020	506 029	2138	45,89	39,26	29 920	6 205 233	43 120	20 100	20 100	309 400	52a
305 150	95 571	1043	ca. 49,0	ca. 49,0	7 850	733 987	2 000	1 500	1 500	92 720	- b
220 977	405 795	573	38,56	39,02	—	860 809	463	—	—	45 682	53
487 734	928 442	748	51,49	51,49	—	1 631 106	2 856	–	—	478 295	54
530 739	568 724	1053	38,44	38,44	13 041	1 621 986	483	—	—	289 388	55
2 335 281	1 600 367	2206	47,11	47,11	85 166	4 847 387	in Kol. 149d	—	—	1 133 265	56
261 396	—	1334	39,66	40,06	—	320 722	—	—	—	79 827	57
558 263	14 808	919	59,32	63,20	—	801 666	197	—	—	552 020	58
111 499	274 972	1104	39,41	39,41	—	676 707	106 933	12 815	15 623	203 793	59
6 600 812	4 928 717	1742	23,92	24,37	in Kol. 144	13 170 400	907	—	in Kol. 149d	4 690 949	60
269 663	82 902	552	43,89	45,16	—	474 067	6 422	—	—	406 478	61
22 454 201	14 129 264	2747	37,65	41,37	—	42 977 556	1357847	—	80 584	17 499 594	62a
96 245	3 727 753	2919	25,02	23,49	—	4 768 875	402 836	—	—	1 277 347	- b
1 480 400	225 298	744	44,2	44,2	—	3 001 692	204	—	—	202 280	63
6 443 644	5 352 174	2761	53,12	54,40	—	15 686 989	107 427	—	--	4 453 009	64a
337 961	—	363	20,27	78,57	—	447 779	—	—	—	—	- b
424 329	—	334	—	—	—	434 784	—	—	—	—	- c
131 997	726 140	1696	44,0	44,4	—	945 841	2 560	—	—	172 270	65
1 086 405	595 078	824	36,15	36,15	—	2 689 564	21 490	1 470	1 470	185 582	66
2 225 804	2 310 557	1903	29,38	29,38	—	5 808 049	924	—	–	1 434 587	67
983 992	185 566	1746	40,0	45,0	12 688	1 285 664	109 170	21 121	21 511	71 292	68
13 139 415	8 199 192	2628	38,09	53,95	—	25 654 281	703 428	306 388	6 689	7 480 343	69a
19 360 155	8 857 916	2593	36,67	48,06	—	32 339 100	278 345	414 922	4 622	7 577 713	- b
1 975 451	637 892	1556	41,49	46,55	—	3 193 062	101 402	31 491	21 393	372 533	- c
889 725	750 317	1025	44,71	44,71	61 698	2 241 689	2 267	35 614	—	625 606	70
34 555 595	5 950 172	2305	45,91	46,92	556 265	55 687 229	443 248	38 008	77 776	4 111 278	71
1 420 680	1 071 940	1616	37,83	37,83	—	3 301 186	64 792	—	—	1 693 810	72
3 711 747*	3 683 199*	2402*	36,91	41,63	593 894*	10 493 861	238 029	130 789*	31 072	2 991 821	73
262 971	259 494	964*	36,43	36,43	—	820 796	57 709	—	—	550 318	74
174 724	80 018	720*	39,47	39,47	51 962	458 474	692	9 348	80	89 690	75
3 056 979	1 323 343	1126	32,21*	33,3*	—	8 357 141	86 306	—	58 796	1 405 512	76
6 174 643	3 216 237	975	—	—	—	12 499 532	90 273	—	20 001	2 731 239	77
61 275	480 536	1682	—	—	—	927 191	165	—	37	85 284	78
2 230 053	2 767 275	2004	46,92	56,43	577 239	7 869 442	834	—	—	896 464	79
5 433 847	3 346 890	2260	41,19	50,98	561 962	11 328 632	296 325	—	24 913	2 869 566	80a
606 145	1 687 265	2257	28,92	46,55	—	3 219 104	200 486	—	5 002	1 720 812	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	150			151			152		
	(Forts.) **I. Leistungen der**								
	(Forts.) B. **Wagen.**								
	Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
	a.	b.		a.	b.		a.	b.	
	überhaupt	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge
I. Staatsbahnen.	Achsmeilen	Achsmeilen		Achsmeilen	Achsmeilen		Achsmeilen	Achsmeilen	
1 Badische	3 925 458	32 102	4262	1 134 309	9276	1232	15 214 094	124 420	16 518
2 Bayerische	10 794 925	45 697	6067	2 028 605	8587	1140	39 526 239	167 321	22 215
3 Friedrich-Franz-E.	967 895	25 036	3324	273 042	7063	938	1 662 763	43 010	5710
4 Main-Neckar-E.	1 059 571	91 106	12 095	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 401 001	206 448	27 408
5 Oldenburgische	363 372	18 060	2398	98 835	4912	652	729 936	36 279	4816
6 Bebra-Hanauer	832 119	43 339	5754	369 078	19 223	2552	3 207 663	167 066	22 181
7 Hannoversche	5 790 029	50 634	6722	2 073 745	18 134	2408	27 398 649	239 597	31 811
8 Main-Weser-B.	1 768 039	66 896	8880	578 548	21 890	2906	7 253 538	274 443	36 430
9 Nassauische	1 127 392	41 786	5548	313 948	11 636	1545	3 429 655	127 118	16 877
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	4 215 711	56 405	7488	1 405 592	18 806	2497	30 016 604	401 614	53 321
11 Preußische Ostbahn	5 723 215.	46 996	6240	1 552 495	12 748	1693	24 338 317	199 855	26 534
12 Saarbrücker	608 227	29 116	3866	195 988	9382	1246	6 070 181	290 578	38 579
13 Westfälische	1 498 253	28 890	3836	853 382	16 455	2185	12 997 698	250 630	33 275
14 Sächsische Staats-E.	7 506 403*	69 209	9189	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	47 149 532*	434 718	57 716
15 Württembergische	5 636 056	44 284	5879	1 887 129	14 828	1969	12 122 961	95 254	12 646
II. Privatbahnen									
a) **unter Staatsverwaltung.**									
16 a. Bergisch-Märkische	5 928 000	68 271*	9064	2 220 852	25 576*	3396	24 213 323	267 846	35 561
b. Hessische Nordbahn	781 537	39 432	5235	313 355	15 810	2099	5 058 677	255 231	33 887
17 a. Oberschlesische, b. Breslau-Posen-Glogauer	2 434 236	41 084*	5455	1 071 640	18 086*	2401	26 964 308	429 710	57 051
c. Stargard-Posener	617 268	27 276	3621	260 923	11 529	1531	3 216 157	142 119	18 869
d. Neisse-Brieger	171 317	27 721	3680	24 379	3945	524	361 075	58 426	7757
e. Wilhelms-Bahn	477 556	21 187*	2813	233 375	10 354*	1375	3 256 046	132 091	17 538
18 Rhein-Nahe-E.	606 398	37 900	5032	177 816	11 114	1476	4 206 428	262 902	34 905
19 a. Gößnitz-Geraer	155 562*	33 671	4470	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	680 414*	147 276	19 552
b. Greiz-Brunner	32 789	21 019	2791				76 233	48 867	6488
20 a. Löbau-Zittauer	197 890*	43 874	5825				1 022 069*	226 623	30 087
b. Zittau-Reichenberger	155 297	43 746	5808				693 029	195 219	25 917
b) **in Privatverwaltung.**									
21 a. Altona-Kieler	1 012 609	31 448	4175	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 685 401	83 397	11 073
b. Schleswigsche	522 022	17 115	2272	" " 152a	" " 152b	" " 152b	1 651 617	54 151	7189
22 Bayerische Ostbahnen	2 863 908	35 183	4671	1 294 971	15 909	2112	12 337 863	151 571	20 124
23 Berlin-Anhaltische	2 536 791	51 623	6854	208 121	4235	562	8 655 086	176 120	23 383
24 Berlin-Görlitzer	779 400	28 239	3750	172 536	6251	830	2 775 128	100 548	13 353
25 Berlin-Hamburger	2 927 984	73 716	9787	769 083	19 363	2571	10 128 221	254 990	33 854
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 337 640	68 456	9089	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	8 655 139	442 945	58 810
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1 522 168	51 459	6832	398 376	13 468	1788	4 645 224	157 039	20 849
b. Starg.-Cösl.-Clb.	646 387	28 288	3756	214 396	9383	1246	1 277 933	55 927	7425
c. Cöslin-Danziger	338 343	22 556	2995	102 618	6841	908	386 138	25 742	3418
d. Vorpommersche	883 145	28 994	3849	230 289	7560	1004	1 160 046	38 084	5056
28 Braunschweigische	2 250 184	59 091	7845	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	13 434 618	352 800	46 840
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	965 345	37 562*	4987	189 787	7385*	980	3 700 987	144 007*	19 119
30 Frankfurt-Hanauer	357 652	65 504	8696	57 480	10 527	1397	1 005 838	184 219	24 457
31 Glückstadt-Elmshorner	79 398	17 644	2343	19 697	4377	581	124 961	27 769	3687
32 Hessische Ludwigs-E.	2 366 084	61 140	8117	276 124	7135	947	6 040 018	156 073	20 721
33 Homburger	207 426	86 069	11 427	28 330	11 755	1561	27 943	11 595	1539
34 Kirchheimer	23 585	27 266	3620	8432	9748	1294	9253	10 698	1420
35 Köln-Mindener	4 408 466*	62 163	8253	1 366 481*	19 269	2558	33 266 504*	469 084	62 280
36 a Leipzig-Dresdener	2 344 816	78 082	10 367	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	9 284 991	309 191	41 050
b. Cottbus-Großenhainer	166 785	15 725	2089	" " 152a	" " 152b	" " 152b	332 313	31 250	4162
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	166 276	207 845	27 574	—	—	—	5420	6775	899
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	495 154	33 570	4457	100 794	6833	907	996 793	67 579	8973
39 Märkisch-Posener	370 660	10 282	1365	103 624	2875	282	445 209	12 251	1640

Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

(Fortſ.) B. Wagen.

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Perſonen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, ſowie die Poſt- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achſe (ſeit der Anſchaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (ſeit der Anſchaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. eiſernen	b. ſtählernen	a. eiſernen	b. ſtählernen	für fremde Wagen ſind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen ſind eingenommen Thlr.	
20 826 142	170 315	22 612	—	—	—	—	105 021	110 888	1
54 599 418	231 128	30 686	—	—	—	—	204 744	11 678	2
3 204 321	82 885	11 004	—*	—*	—*	—*	18 668	41 580	3
3 160 572	297 555	39 504	—	—	—	—	41 902	13 166	4
1 277 054	63 472	8427	—	16 790	—	—	9822	21 120	5
4 502 347	234 497	31 134	26 725	2073	26 725	21 222	61 551	40 099	6
35 970 430	314 556	41 763	—	—	—	—	381 792	496 596	7
9 761 272	369 325	49 024	—	—	—	—	91 018	55 981	8
4 939 853	183 093	24 309	37 800	37 864	—	29 169	45 748	46 617	9
36 619 373	489 957	65 050	79 682	52 168	42 435	41 683	103 372	9413	10
33 537 279	275 392	36 563	73 490	90 932	46 584	90 932	189 630	248 423	11
7 005 666	335 360	44 525	—	—	—	—	75 104	186 180	12
15 700 000	302 738	40 193	38 837	70 529	30 959	42 138	226 139	126 180	13
54 927 870	506 434	67 238	—	—	—	—	316 488	319 524	14
20 174 059	158 514	21 044	—	—	—	—	144 390	85 817	15
33 380 321	369 251	49 024	—	—	—	—	366 149	490 826	16a
6 153 569	310 473	41 222	—	—	—	—			- b
31 131 010*	496 111	65 867	—	—	—	—	337 341	550 406	17a
							109 490	154 354	- b
4 475 622	197 774	26 258	—	—	—	—	103 196	81 073	- c
556 771	90 092	11 961	—	—	—	—	8090	11 678	- d
4 058 411	164 641	21 859	—	—	—	—	13 376	85 618	- e
5 065 067	316 567	42 030	—	—	—	—	108 364	36 122	18
835 976	180 947	24 022	—	—	—	—	22 726	—	19a
110 897	71 088	9438	—	—	—	—	1060	83	- b
1 219 959	270 501	35 913	—	—	—	—	14 231	4570	20a
848 326	238 965	31 725	—	—	—	—	9697	6562	- b
3 842 503	119 332	15 844	36 903	30 057	25 000	—	58 177	44 783	21a
2 246 208	73 646	9778	62 832	23 038	27 489	—	28 385	28 678	- b
16 867 708	207 220	27 512	—	—	—	—	152 056	145 207	22
11 893 510	242 019	32 132	100 216	110 217	42 598	48 164	145 614	105 449	23
3 974 132	143 990	19 122	—	—	—	—	46 713	52 160	24
14 377 124	361 962	48 057	74 185	103 819	36 864	51 640	17 110	67 069	25
10 646 948	544 879	72 344	96 883	73 008	45 691	65 206	70 615	78 416	26
6 815 524	230 410	30 590	39 124	86 130	41 290	40 180	—*	—*	27a
2 268 622	99 283	13 181	42 552	—	38 560	25 080	—*	—*	- b
1 024 318	68 288	9066	9305	—	—	9305	—*	—*	- c
2 461 135	80 799	10 728	37 835	—	37 835	24 548	—*	—*	- d
15 684 802	411 891	54 685	78 569	52 312	44 060	60 782	315 561	232 103	28
5 028 089	195 645*	25 975	28 500	16 700	23 100	27 000	25 719	43 060	29
1 420 970	260 251	34 551	—	—	—	—	28 486	23 293	30
244 257	54 279	7207	—	—	—	—	2707	2345	31
8 953 303	231 351	30 716	—	—	—	—	21 054*	—*	32
263 699	109 419	14 527	—	—	—	—	—	525	33
41 270	47 711	6334	—	—	—	—	240	544	34
40 777 848*	575 000	76 341	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	526 733	421 979	35
11 629 807	387 273	51 417	—	—	—	—	152 741	110 012	36a
499 098	47 085	6251	—	—	—	—	—	—	- b
172 096	215 120	28 540	104 990	13 451	77 600	14 888	—	—	37
1 713 235	116 152	15 422	117 105	7037	47 191	38 715	10 788	5545	38
1 047 290	29 034	3857	3750	—	1675	—	3914	12 627	39

(Fortſ.) **I. Leiſtungen der**

(Fortſ.) B. **Wagen.**

	A. Deutſche Eiſenbahnen. II. **Privatbahnen.** (Fortſ.)	150 Eigene und fremde Perſonenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt Achsmeilen.	150 b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	150 b. pro Kilometer Bahnlänge.	151 Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt Achsmeilen.	151 b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	151 b. pro Kilometer Bahnlänge	152 Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt Achsmeilen.	152 b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	152 b. pro Kilometer Bahnlänge
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1 387 359	71 661	9514	389 534	20 121	2671	5 765 168	297 787	39 536
	b. Halle-Kaſſeler	681 233	30 742	4081	185 359	8365	1112	3 361 070	151 673	20 137
41	a. Magdeburg-Halberſtädter b. Magdeb.-Wittenbergeſche c. Stendal-Salzwedel	1 773 318	34 561	4588	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 978 337	155 493	20 644
42	Niederſchleſiſche Zweigbahn	234 947	24 731	3284	57 302	6032	801	874 484	92 051	12 222
43	Nordhauſen-Erfurter	150 611	14 853	1972	41 249	4068	540	190 776	18 814	2498
44	Oberheſſiſche	133 564	13 264	1761	64 622	6417	852	92 690	9205	1222
45	Oſtpreußiſche Südbahn	505 818	16 827	2234	114 256	3801	504	1 241 886	41 122	5459
46	Pfälziſche Eiſenbahnen	—*	—	—	—*	—	—	—*	—	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	638 124	17 859	2371	300 039	8397	1115	2 829 068	79 179	10 512
48	Rheiniſche	4 010 327	46 877	6224	1 357 507	15 868	2107	18 139 667	212 036	28 151
49	Taunus-E.	935 550	139 426	18 636	272 332	40 586	5425	647 162	96 447	12 892
50	a. Thüringiſche	2 697 660	62 244	8264	877 575	20 249	2688	10 283 664	237 279	31 502
	b. Werra-E.	423 784	18 661	2478	188 404	8296	1101	1 687 499	74 306	9866
51	Tilſit-Inſterburger	102 624	14 333	1903	52 101	7277	966	123 096	17 192	2283
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
52	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	996 240	30 710	4077	258 855	7979	1057	4 609 420	142 091	18 865
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	286 350	21 180	2812	24 205	1790	238	397 870	29 428	3907
53	Alföld-Fiumaner	156 783	8362	1107	41 992	2240	297	266 659	14 222	1900
54	Auſſig-Teplitzer	164 748	33 970*	4510	46 888	9668*	1284	966 029	125 133	16 614
55	Böhmiſche Nordbahn	327 367	17 006	2258	111 873	5812	772	820 127	42 606	5656
56	Böhmiſche Weſtbahn	544 413	20 420	2711	281 607	10 563	1402	3 468 546	130 103	17 273
57	Brünn-Roſſitzer	41 812	11 150	1480	17 514	4670	620	341 223	90 993	12 079
58	Buſchtěhrader	175 563	19 838*	2634	53 229	6015*	799	1 110 283	114 580	15 212
59	Fünfkirchen-Barcs'er	186 223	20 714	2750	37 070	4124	548	315 292	35 071	4657
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	1 640 275	26 248	3485	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	11 291 761	180 692	23 990
61	Graz-Köflacher	86 462	16 283	2161	41 462	7808	1036	676 141	127 334	16 903
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	4 711 469	59 056	7840	1 195 015	14 979	1989	39 953 795	500 799	66 489
	b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	411 784	27 692	3676	39 330	2645	351	1 373 592	92 373	12 264
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	1 040 668	25 186	3344	194 496	4707	625	1 682 680	40 723	5407
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	2 779 897	52 342	6944	754 675	14 209	1885	10 896 653	205 171	27 220
	Kaiſerin Eliſabeth b. Lamb.-Gmund.	76 218	19 953	2651	27 565	7216	958	337 961	88 471	11 756
	Kaiſerin Eliſabeth c. Pferdebahn	10 455	1022	136	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	424 329	41 479	5507
65	Kaſchau-Oderberger	69 098	12 495	1659	21 020	3801	504	304 267	55 021	7305
66	Kronprinz-Rudolf-Bahn	717 172	15 016	1994	181 850	3808	506	1 271 987	26 633	3536
67	a. Lemberg-Czernowitzer b. Czernowitz-Suczawaer c. Rumäniſche Linie	898 452	16 570*	2200*	242 464	4472*	594*	3 660 391	67 510*	8963*
68	Mohacs-Fünfkirchener	147 693	18 279	2427	41 937	5190	689	1 055 284	130 604	17 339
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	3 105 805	49 852	6619	1 294 251	20 774	2758	20 619 758	330 975	43 943
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	2 997 650	32 530	4319	1 020 860	11 078	1471	26 937 868	292 326	38 811
	c. Wien-Neu-Szönyer	446 529	21 509	2856	141 301	6806	904	2 347 984	113 101	15 017
70	I. Siebenbürger	352 172	11 241	1492	104 706	3342	443	1 515 331	48 367	6422
71	Südbahn und Tyroler	10 518 343	40 137	5329	2 674 200	10 205	1355	38 666 873	147 550	19 590
72	Süd-Norddeutſche	594 720	19 791	2628	229 794	7647	1015	3 114 490	103 643	13 760
73	Theiß-Bahn	1 658 386	21 451	2848	520 740	6736	894	6 703 568	86 710	11 512
74	Turnau-Kralup-Prager	219 482	19 052	2528	75 672	6569	871	813 289	70 598	9367
75	Ungariſche Oſtbahn	109 040	5393	716	28 424	1406	186	264 414	13 077	1736
	C. Fremdländiſche Bahnen.									
76	Niederländiſche Staats-E.	2 772 261	23 123	3070	1 245 124	10 385	1379	4 462 491	37 220	4942
77	Grand Central Belge	2 051 418	28 441	3776	1 105 818	15 331	2035	8 905 882	118 698	15 759
78	Lüttich-Maſtrichter	303 383	78 597	10 435	82 137	21 279	2825	146 559	37 969	5041
79	Niederländiſche Rhein-E.	1 444 343	51 899	6889	776 219	27 892	3702	3 126 517	112 343	14 914
80	a. Warſchau-Wiener	1 619 817	34 910	4635	462 438	9966	1323	8 303 413	178 953	23 759
	b. Warſchau-Bromberger	630 275	31 994	4248	172 479	8755	1162	2 326 957	118 120	15 682

Transportmittel im Betriebsjahre 1870.

(Forts.) B. Wagen.

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
7 679 535	396 670	52 665	75 358	45 049	69 712	45 019	21 855	50 207	40a
4 406 989	198 871	26 403	—	—	—	—	54 888	44 823	- b
7 022 262*	238 528	31 669	—	—	—	—	148 470	272 388	
2 729 392	124 801	16 569	—	—	—	—			41
1 227 669	129 228	17 158	55 267	18 831	47288	18 831	22 884	13 371	42
452 661	44 641	5927	—	—	—	—	2936	4783	43
439 537	43 648	5795	5531	—	5531	—	750	4029	44
2 160 833	71 551	9500	23 318	19 639	23 318	19 639	3173	18 817	45
—*	—	—	—	—	—	—	—	—	46
3 889 913	108 869	14 453	53 321	16 941	49 946	16 941	2597	37 940	47
24 410 175	285 332	37 883	50 000	60 000	30 000	40 000	87 713	98 909	48
1 903 942	283 747	37 927	—	—	—	—	—*	—*	49
14 520 445	335 036	44 481	—	—	—	—	185 587	165 388	50a
2 382 153	104894	13 927	39 967	—	25 345	—	27 737	39 951	- b
313 777	43 824	5818	32 662	—	32 662	—	842	12 688	51
6 031 175	185 918	24 684	—	—	—	—	—	—	52a
730 315	54 017	7172	—	—	—	—	—	—	- b
497 297	26 522	3522	—	—	—	—	—	—	53
1 177 665	152 547	20 253	—	—	—	—	—	11 209	54
1 340 051	69 617	9242	28 104	—	28 104	—	212	17 526	55
4 379 732	164 281	21 811	—	—	—	—	42 532	62 543	56
400 549	106 813	14 179	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	57
1 339 075	138 192	18 347	—	—	—	—	50 032	17 497	58
564 936	62 841	8343	14 688	—	—	—	804	10 379	59
12 932 036	206 945	27 475	—	—	—	—	76 110	154 906	60
804 065	151 425	20 101	—	—	—	—	18 839	4456	61
46 400 319	581 603	77 218	53 472	35 072	76 484	29 405	815 038	723 519	62a
1 868 039	125 628	16 679	6527	6030	4881	5422	7196	74 624	- b
2 977 430	72 058	9567	—	—	—	—	—	—	63
14 780 097	278 292	36 921	—	—	—	—	167 287	161 719	64a
447 779	117 219	15 575	—	—	—	—	—	—	- b
434 784	42 501	5643	—	—	—	—	—	—	- c
394 385	71 317	9468	—	—	—	—	1268	14 666	65
2 271 083	47 552	6313	—	—	—	—	12 181	32 886	66
4 933 003	90 981*	12 079*	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	67
1 278 723	158 258	21 011	78 320	—	—	—	11 948	10 755	68
25 326 202	406 520	53 973	—	—	—	—	—*	—*	69a
31 371 300	340 437	45 199	—	—	—	—	—*	—*	- b
2 967 305	142 934	18 977	—	—	—	—	—*	—*	- c
2 119 426	67 650	8982	—	—	—	—	32 169	48 475	70
53 592 768	204 506	27 153	—	—	—	—	90 932	124 797	71
3 939 004	131 082	17 403	—	—	—	—	36 391	40 952	72
9 480 005	122 623	16 280	—	—	—	—	18 970	83 378	73
1 108 443	96 219	12 767	—	—	—	—	12 819	8259	74
472 522	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]	75
8 521 938	71 080	9437	29 024	48 887	29 024	48 887	44 891	51 257	76
12 063 118	160 777	21 345	—	—	—	—	31 934	88 630	77
532 079	137 844	18 301	45 240	—	45 240	—	ca. 5077	ca. 10 154	78
5 999 465	215 576	28 618	39 901	48 937	18 018	26 348	34 292	86 408	79
10 947 630	235 940	31 325	—	—	—	—	125 016	128 809	80a
3 129 711	158 869	21 093	—	—	—	—	61 232	86 238	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1870

		158	159	160	161	162	163	164			
		Personen						Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	63 963	983 188	6 529 132	—	494 163	8 070 416	7 033 824	521 423	462 627	52 572
2	Bayerische	59 100	1 070 464	6 206 815	—	558 553	7 894 932	7 517 950	169 252	175 455	32 275
3	Friedrich-Franz-E.	6472	127 749	204 177	301 649	96 081	736 128	602 496	62 923	68 010	2699
4	Main-Neckar-E.	30 625	262 453	873 099	—	395 210	1 561 387	1 364 863	85 084	82 706	28 734
5	Oldenburgische	1284	91 764	437 641	—	63 262	593 951	550 435	21 041	14 283	8192
6	Bebra-Hanauer	7122	88 452	298 143	1029*	201 108	595 854	454 613	52 740	43 069	45 432
7	Hannoversche	45 314	637 504	2 013 393	1 158 321	1 002 074	4 856 666	3 635 324	367 715	355 869	497 698
8	Main-Weser-B.	10 388	121 442	688 825	9567	391 782	1 222 004	881 372	55 457	48 306	236 869
9	Nassauische	28 685	239 693	984 823	—	92 295	1 345 496	1 065 619	120 483	144 300	15 094
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	12 932	252 993	840 765	1 593 460	397 067	3 097 217	2 718 586	216 768	150 005	11 858
11	Preuß. Ostbahn	18 793	333 754	992 542	1 022 416	462 354	2 829 859	2 667 802	81 294	77 057	3706
12	Saarbrücker	8237*	210 527	682 481	388 401	624 835	1 914 481	1 076 323	275 584	256 968	305 806
13	Westfälische	8841	139 244	652 791	389 869	356 876	1 547 621	1 110 050	261 195	114 766	61 610
14	Sächsische Staats-E.	23 979	1 033 583	4 622 007	80 818	139 225	5 899 618*	5 445 073	198 994	194 103	61 448
15	Württembergische	192 572	1 692 239	5 205 170	—	i. Kol. 158–160	7 089 981	6 780 469	147 169	143 089	19 254
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	52 067	1 173 126	4 743 569	2 373 539	562 713	8 905 014	8 597 442	154 366	144 892	8314
	b. Hessische Nordbahn	8059	103 377	294 025	36 626	284 393	726 480	576 163	34 872	48 274	67 171
17	a. Oberschlesische	9946	189 549	546 240	771 550	137 788	1 655 073	1 396 982	in Kolonne 164c	228 694	29 397
	b. Breslau-Posen-Glogauer	5317	70 227	272 635	233 838	199 817	781 834	624 648		155 918	1268
	c. Stargard-Posener	3055	43 080	143 809	117 521	89 924	397 389	223 538		137 953	35 898
	d. Neisse-Brieger	1514	18 452	51 020	105 883	76 908	253 777	144 131		109 646	—
	e. Wilhelmsbahn	2756	35 251	106 626	305 301	30 429	480 363	407 820		66 730	5813
18	Rhein-Nahe-E.	13 219*	109 163	327 338	156 295	635 662	1 241 677	435 644	174 826	116 447	514 760
19	a. Gößnitz-Geraer	318	28 157	179 699	—	4901	213 075*	118 121	48 643	46 311	—
	b. Greiz-Brunner	114	11 566	48 165	—	1038	60 883	19 804	22 025	19 054	—
20	a. Löbau-Zittauer	426	32 717	211 522	—	8503	253 168*	171 907	35 776	33 185	12 300
	b. Zittau-Reichenberger	219	23 829	178 754	—	930	203 732*	181 425	9285	12 759	263
	b) in Privatverwaltung.										
21	a. Altona-Kieler	5550	263 731	1 220 314	—	12 967	1 502 562	1 405 578	47 321	48 508	1155
	b. Schleswigsche	1758	47 690	392 586	—	4488	446 522	327 515	52 771	52 008	14 228
22	Bayerische Ostbahnen	11 964	237 941	1 825 543	—	78 984	2 154 432	2 101 075	17 878	17 475	18 004
23	Berlin-Anhaltische	17 283	265 410	792 338	149 400	387 136	1 611 567	1 443 566	86 588	77 962	3451
24	Berlin-Görlitzer	2113	38 133	199 477	225 512	53 386	518 621*	514 593	2095	1933	—
25	Berlin-Hamburger	14 625	271 329	730 284	653 442	159 642	1 829 322	1 685 560	54 506	67 581	21 675
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	35 662	258 999	647 591	551 051	353 720	1 847 023	1 715 303	62 925	68 795	in Kol. 164c
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	4867	144 602	441 295	586 956	252 914	1 430 634	1 057 426	142 203	227 151	3854
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	615	32 551	112 576	164 413	72 139	382 294	244 121	60 769	53 663	23 741
	c. Cöslin-Danziger	168	18 839	109 649	47 796	22 829	199 281	149 404	28 255	21 622	—
	d. Vorpommersche	1918	58 600	232 012	255 673	95 159	643 362	461 707	85 894	83 584	12 177
28	Braunschweigische	62 353*	454 586*	681 737*	17 311*	15 085*	1 231 072	799 690	143 318	128 434	159 630
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	4122	113 196	545 360	375 646	115 807	1 154 131	1 028 854	69 932	55 345	—
30	Frankfurt-Hanauer	13 604	187 994	404 020	—	175 420	781 038	440 670	68 361	73 001	199 006
31	Glückstadt-Elmshorner	303	18 340	128 173	—	2655	149 471	78 718	36 345	34 408	—
32	Hessische Ludwigs-E.	41 750	506 759	2 124 761	—	706 713	3 379 983	2 543 565	324 481	354 600	157 337
33	Homburger	27 001	144 236	363 454	—	8321	543 012	533 334	4157	5521	—
34	Kirchheimer	4304	32 470	71 668	—	1891*	110 333	29 341	27 898	27 952	25 142*
35	Köln-Mindener	43 880	552 662	1 068 335	2 524 568	763 892	4 953 337	4 703 372	108 915	100 870	40 180
36	a. Leipzig-Dresdener	15 341	340 092	1 448 723	—	301 488*	2 105 644	1 677 723 / 223 049*	74 685	115 032	15 155
	b. Cottbus-Großenhainer	315	7265	61 766	—	3167	72 513	54 362	10 046	8011	94
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4102	218 658	680 678	—	—	903 438*	903 438	—	—	—
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	3990	85 670	338 110	—	44 938	472 708	438 189	18 109	16 410	—
39	Märkisch-Posener	680	13 729	79 999	72 279	50 636	217 246	205 434	5915	3497	—

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reisegepäck überhaupt	Davon sind a. Gepäck-Ueberfracht	b. Freigewicht	Hunde (der Reisenden)	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen)	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen	d. im Durchgangs-Verkehre befördert	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen)	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen	d. im Durchgangs-Verkehre befördert	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
278 128	257 292	20 836	17 881	348 790*	170 734*	158 178*	122662*	—	2 603 704*	1 971 948*	1 194 317*	959 716*	1
313 986	—	w. n. gew.	45 229	411 818	293 690	240 789	157 825	—	4 257 996	2 336 508	2 224 305	1 082261	2
86 222	—	—*	2348	49 288	16 356	32 625	4025	n. notirt	434 593	178 972	359 363	58 611	3
79 668	79 668	n. notirt	2887	175 060	127 654	94 331	100 366	—	234 710	343 271	251 806	325 422	4
32 231	26 996	5235	822	34 349	12 390	22 275	1760	896	46 095	22 787	38 340	6920	5
47 002	—	n. notirt	2156	12 025	14 134	14 604	105 541	1220	26 197	45 983	43 086	247 753	6
567 090*	—	n. notirt	11 081	374 142	203 527	275 711	270 916	—	1 421 015	872 385	823 713	724 500	7
204 713*	160 866*	43 847	3747	129 659	86 515	80 077	106 097	1800	157 436	99 598	129 062	284 611	8
68 786*	55 079	13 707	2661	25 821	21 801	33 520	19 373	1458	270 797	1406 42	224 268	114 936	9
145 478	49 973	95 505	4632	133 461	102 530	109 352	28 946	149*	688 860	665 115	675 789	204 313	10
205 768	—	—	6499	291 194	38 548	46 362	6486	—	1 092 805	247 976	201 451	39 651	11
101 440	—	n. notirt	3093	27 328*	61 287*	181031*	29353*	—	29 647	88 086	177 313	78 599	12
136 124	52 017	84 107	5654	46 246	62 272	46 666	164 219	7727	209 809	169 314	155 620	810 350	13
330 146	103 225	226 921	12 827	492 869	197 590	141 645	133 741	n. notirt	1 535 722	927 177	837 129	826 608	14
242 403	—	w. n. gew.	50 666	409 704	127 629	94 711	45 602	n. notirt	4 218 121	1 255 578	1 462 310	553 024	15
210 421	91 500	118 921	16 227	488 387	246 160	182 758	16 026	206 282	1 023 245	607 372	669 235	25 483	16a
68 752	68 752	—	1328	19 756	16 187	23 429	214 805	8645	62 985	71 510	89 127	802 082	b
71 213*	28 504	42 709	2164	25 506	in Kolonne 168c	42 930	15 660	—	147 755	in Kolonne 170c	364 889	129 003	17a
46 241*	13 075	33 166	1689	64 829		26 833	3101	—	159 135		152 591	38 513	- b
37 531*	9213	28 311	1174	7718		29 827	30 719	—	33 867		177 753	118 526	- c
10 463*	3306	7157	303	727		19 596	—	—	4582		68 416	—	- d
23 304	8146	15 158	731	2902		12 603	9406	—	32 481		111 482	114 043	- e
93 652	n. notirt	—	1574	12 053	34 639	30 919	85 857	1348*	17 078	65 653	60 570	167 355	18
n. notirt	3490	n. notirt	370	4441	19 214	14 591	—	nicht notirt	10 447	153 175	60 054	—	19a
n. notirt	1050	n. notirt	181	40	12 243	7740	—		529	28 067	24 234	—	- b
15 773	3605	12 168	509	2511	15 374	10 518	16 449		7915	87 492	57 003	108 256	20a
6402	2580	3822	532	12 485	10 298	4906	—		35 196	47 423	50 851	45	- b
72 799	15 453	57 346	2230	111 781*	72 740*	62283*	—	—	1 071904*	720 898*	679 386*	—	21a
38 900	9597	29 303	697	11 012*	23 524*	17873*	17549*	—	196690*	195 880*	296 053*	265 872*	- b
100 140	100 140	w. n. gew.	12 943	116 309	39 644	50 462	50 718	—	1 160 026	506 975	528 605	433 470	22
137 610	44 103	93 507	4666	142 716	204 559	137 497	16 272	20 333	626 753	424 052	394 545	253 149	23
24 182	5286	18 896	1981	75 484	5668	9516	—	5653	286 223	39 369	55 356	19 871	24
107 840	33 700	74 140	4797	180 678	116 948	119 988	47 286	—	1 979 131	2 009 858	1 216 190	563 761	25
92 869	—	—	3940	190 004	in Kol. 168c	288 453	in Kol. 168c	—	1 321 106	in Kol. 170c	6 053 368	in Kol. 170c	26
86 531	32 201	54 330	5668	92 274	44 125	65 204	8043	19 336	346 830	178 370	223 215	23 984	27a
26 379	6590	19 789	2085	5140	14 822	4783	6368	6288	15 262	71 989	7880	33 175	- b
13 317	3201	10 116	683	2814	4238	3106	—	932	5487	18 768	20 240	—	- c
44 700	10 560	34 140	2178	26 512	11 526	29 976	690	8848	47 563	48 004	94 669	1819	- d
206 607	—	—	3361	55 188	78 412	67 937	335 297	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	28
55 717	—	—	2037	38 933	14 546	11 687	—	n. notirt	262 647	74 332	70 989	—	29
*	38 888	—*	1588	27 080	61 081	97 319	43 484	26353*	54 504	211 252	173 801	169 062	30
11 054	2333	8721	131	7776	8628	10 348	—	—	34 913	62 579	84 383	—	31
114 654*	—	—*	8297	169 455	141 849	142 651	121 587	—	176 566	265 634	293 824	387 917	32
17 646	17 646	w. n. gew.	1312	12579	in Kol. 168c	1583	—	3150	79 241	in Kol. 170c	6617	—	33
3639	—	—	n. notirt	—	7136	6425	—	—	14 876	42 487	39 770	—	34
256 478	n. notirt	—	9281	317 800	210 460	232 985	125 949	25 332	485 966	551 587	488 574	357 047	35
35 114	35 114	n. notirt	4328	182 849	78 381	101 497	48 344	115 819	465 128	559 496	550 116	492 926	36a
1060	1060	n. notirt	161	2826	7671	4962	808	396	6486	18 600	32 193	3562	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
34 734	—	—	1008	48 089	17 932	31 936	—	n. notirt	757 022	140 808	258 196	—	38
12 324	3154	9070	903	11 169	21	273	—	1379	98 447	167	1717	—	39

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1870

	A. Deutsche Eisenbahnen.	158	159	160	161	162	163	164			
		Personen					Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).		a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
	II. Privatbahnen. (Forts.)										
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	6399	161 286	699 118	409 460	154 545	1 430 808	1 278 325	70 204	58 908	23 371
	b. Halle-Kasseler	1132	29 979	128 060	354 684	277 501	791 356	702 113	40 788	44 729	3726
41	a. Magdeburg-Halberstädter	15 590	208 551	561 262	666 537	455 597	1 907 537	1 255 301	115 837	123 086	413 313
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1010	29 432	108 979	218 048	71 277	428 746	379 988	21 424	10 879	16 455
	c. Stendal-Salzwedel	74	3418	21 980	44 964	8350	78 786	78 786	—	—	—
42	Niederschlesische Zweigbahn	759	17 789	52 237	121 602	146 953	339 340	175 934	56 647	73 634	33 125
43	Nordhausen-Erfurter	830	23 547	143 984	—	28 073	196 434	190 132	3205	3097	—
44	Oberhessische	595	13 161	141 863	—	10 875	166 494	166 494	—	—	—
45	Ostpreußische Südbahn	1293	36 737	168 023	194 622	81 039	481 714	480 273	670	771	—
46	Pfälzische Eisenbahnen	7747	392 717	1 734 474	—	775 346	2 910 284	2 426 834	in Kol. 164c	483 450	in Kol. 164c
47	Rechte Oder-Ufer-E.	2729	49 619	188 422	346 429	44 055	631 254	631 254	—	—	—
48	Rheinische	295 145	1 351 870	3 629 504	173 037	961 752	6 411 308	5 242 857	521 942	441 785	204 724
49	Taunus-E.	32 543	348 302	789 482	—	100 433	1 270 760	1 151 226	in Kol. 164c	119 534	in Kol. 164c
50	a. Thüringische	11 840	352 681	1 364 545	43 425	464 523	2 237 014	2 033 134	83 406	84 464	36 010
	b. Werra-E.	2083	72 464	330 203	—	37 812	442 562	412 713	17 218	11 026	1605
51	Tilsit-Insterburger	331	8248	18 515	51 620	18 792	97 506	81 708	7981	7817	—
	B. Oesterreichische Bahnen.										
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	7224	74 782	176 538	182 882	25 615	467 041	430 605	16 302	8240	11 894
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	996	6848	27 816	14 400	3580	53 640	28 440	16 870	4536	3794
53	Alföld-Fiumaner	1517	29 511	54 413	125 599	5829	216 869	195 614	10 964	10 291	—
54	Aussig-Teplitzer	5246	34 235	158 167	—	3406	201 054	145 193	30 189	25 672	—
55	Böhmische Nordbahn	3221	24 306	179 801	204 863	810	413 001	368 607	22 582	21 812	—
56	Böhmische Westbahn	4767	48 255	314 063	—	15 405*	382 490*	356 534	12 662	13 294	—
57	Brünn-Rossitzer	361	11 644	56 019	—	3970	71 994	71 994	—	—	—
58	Buschtěhrader	773	18 299	107 183	170 787	686*	297 728	280 944	8488	8296	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	1127	23 538	43 600	92 311	26 283	186 859	49 168	60 225	62 681	14 785
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	6126	72 836	463 394	—	51 402	593 758	538 242	in Kol. 164c	49 499	6017
61	Graz-Köflacher	194	8337	130 741	—	4470	143 742	143 742	—	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	54 767	399 222	1 388 709	183 122	508 349	2 534 169	1 983 435	259 647	265 596	25 491
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	2123	28 073	161 931	—	12 145	204 272	161 933	24 229	17 839	271
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	4212	50 988	255 516	342 048	21 026	673 790	648 932	13 587	11 271	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	23 738	159 524	491 268	—	1 284 847	1 959 377	1 889 140	35 172	35 065	—
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	3975	16 407	22 499	—	31 111	73 992	73 992	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—	—	2646	—	13 608	16 254	16 254	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	685	13 658	41 286	34 005	4752	94 386	83 653	6970	3763	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	1910	33 384	198 250	406 755	29 949	670 248	612 066	30 737	27 445	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	2056	27 073	148 217	—	17 921	195 267	183 109	7622	4536	—
	b. Czernowitz-Suczawaer	750	17 791	76 781	—	1677	96 999	96 261	250	488	—
	c. Rumänische Linie	2338*	8528	26 847	—	335	38 058*	38 058	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	768	14 759	26 109	81 928	13 718	137 282	46 307	45 482	45 493	—
69	a. Oesterreichische nördliche	23 049	311 013	1 442 342	—	80 362	1 856 766*	1 416 842	194 848	179 777	65 299
	b. Oesterreichische südöstliche	36 246	350 862	1 008 722	—	165 567	1 561 397*	1 005 367	286 848	248 796	20 386
	c. Wien-Neu-Szönyer	3366	50 770	207 318	—	20 242	281 696*	261 688	9976	10 032	—
70	I. Siebenbürger	2359	31 661	63 695	182 409	13 443	293 567	280 796	4144	8627	—
71	Südbahn und Tiroler	130 239	1 006 633	4 852 021	—	213 098	6 201 991	6 083 916*	in Kol. 164a	118 075	in Kol. 164c
72	Süd-Norddeutsche	2431	37 680	182 110	296 209	31 250	549 680	468 141	45 885	35 380	274
73	Theiß-Bahn	10 036	137 800	403 699	155 595	83 782	790 912	626 134	75 226	89 552	i.K. 164b u. c
74	Turnau-Kralup-Prager	2911	21 024	111 992	144 993	7137	288 057	145 532	49 064	61 842	31 619
75	Ungarische Ostbahn	431	5718	7671	38 079	3513	55 612	52 294	1885	1433	—
	C. Fremdländische Bahnen.										
76	Niederländische Staats-E.	86 780	489 699	2 294 381	—	i. K. 158-161	2 870 860	2 675 186	91 836	96 285	7553
77	Grand Central Belge	75 811	261 729	1 726 899	—	1 428 004*	3 492 443	2 968 408	284 318	213 211	26 506
78	Lüttich-Maastrichter	16 921	69 715	429 516	—	4682	520 834	495 861	13 295	11 649	29
79	Niederländische Rhein-E.	76 179	185 225	477 429	—	1 007 478	1 746 311	1 597 571	71 391	74 592	2757
80	a. Warschau-Wiener	16 220	186 077	284 396	470 637	62 933	1 020 263	882 395	67 936	68 383	1549
	b. Warschau-Bromberger	6184	72 742	81 908	138 849	27 075	326 758	300 834	21 833	4091	—

Güter=Verkehr.

wurden befördert:

165	166		167	168				169	170				
Reisegepäck überhaupt	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter: a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter): a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
77 463	33 117	44 346	1990	142 621	137 233	97 301	74 695	17 670	366 215	397 908	410 702	231 138	40a
28 266	n. notirt	—	1085	37 768	32 407	34 391	79 923	7644	158 142	128 371	126 292	78 794	- b
128 872	—	—	3220	155 712	in Kol. 168c	454 184	in Kol. 168c	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	i. K. 171d	41a
19 908	—	—	1789	84 515	" " 168c	109 494	" " 168c	—	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	- b
2732	—	—	328	11 826	—	—	—	—	" " 171a	—	" " 171c	—	- c
14 956	4687	10 269	455	8469	16 369	18 886	9441	1139	50 743	55 341	69 383	31 853	42
12 311	2206	10 105	792	13 852	498	395	—*	2263	55 634	1881	1333	—*	43
5015	1813	3202	929	727 9	—	—	—	678	14 695	—	—	—	44
20 237	5070	15 167	1385	51 572	1376	1773	—	3651	206 178	8849	15 525	—	45
72 196	72 196	—	5845	187 385	in Kol. 168c	435 388	in Kol. 168c	—	78 001	in Kol. 170c	461 691	i. K. 170c	46
25 944	7992	17 952	870	14 593	—	—	—	3525	98 424	3399*	in Kol. 170b	" " 170b	47
530 487*	327 686	202 801	12 667	315 610	176 985	186 159	124 445	204 240	535 869	487 750	676 917	450 124	48
58 686*	55 592	3094*	1619	44 956	in Kol. 168c	58 734	in Kol. 168c	n. notirt	192 757	in Kol. 170c	399 135	i. K. 170c	49
155 871	45 067	110 804	3486	184 885	135 482	93 600	131 579	27 112	346 166	572 275	411 661	486 580	50a
39 145	13 274	25 871	1495	35 715	40 891	28 149	16 668	n. notirt	116 483	214 396	117 367	123 631	- b
7063	6915	148	164	1779	2983	2779	—	1292	13 501	7788	17 760	—	51
42 886	18 664	24 222	in Kol. 178b	6643	2049	1240	1360	680	2 203 476	629 341	1 036 843	604 719	52a
5360	3028	2332	" " 178b	280	900	430	180	98	136 210	296 320	177 419	83 021	- b
11 831	—	—	104	9979	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	405 075	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	53
23 087	12 175	10 912	n. notirt	4928	5606	7442	—	—	in Kol. 171a	" " 171b	" " 171c	—	54
21 469	—	—	54	6139	6880	8655	293	—	496 968	690 055	872 733	105 405	55
33 413	13 995	19 418	351	13 010	5707	8113	—	—	4 457 553*	1 448 874*	1710946*	19 331*	56
3746	—	—	53	7546	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	1 300 812*	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	57
10 283	3120	7163	84	538	2372	2371	—	—	746 254	99 449	199 987	—	58
11 649	5360	6289	257	1071	1825	5057	1937	—	45 553	238 173	193 042	80 876	59
75 445*	24 719	50 726	567	14 329	in Kol. 168c	13 194	3727	—	113 185	176 519	358 122	194 545	60
2522	1424	1098	55	2873	—	—	—	—	159 520	—	—	—	61
286 332	117 624	168 708	1869	160 167*	102 118*	77 553*	16 939*	—	1 259 234	1 837 549	1 663 589	1 026 573	62a
13 780	5276	8504	48	3244*	3949*	3648*	111	—	52 062	151 051	125 169	5385	- b
37 921	16 454	21 467	813	17 673	1694	1916	—	—	439 846	126 439	166 827	—	63
117 579	52 021	65 558	1966	239 160	48 799	43 918	5898	—	1 950 330	—	—	—	64a
15 222	6943	8279	103	12 855	75	71	—	—	132 437	14 003	7130	—	- b
220	105	115	—	98	—	—	—	—	263 961	—	2738	—	- c
6249	—	—	60	2027	1157	2001	—	—	424 096	268 800	412 062	—	65
25 414	15 514	9900	930	8888	4048	9929	—	—	595 833	413 800	385 504	—	66
33 123*	11 173	21 950	184	5548	1314	2630	—	—	384 413*	704 091*	320 202*	—	67a
4034*	1129	2905	36	4390	349	699	—	—	167 682*	60 602*	42 062*	—	- b
5653**	2980	2673	32*	1670*	77*	154*	—	—	31 882*	5503*	3415*	—	- c
8401	3782	4619	150	663	1377	1841	—	—	40 967	108 882	219 747	—	68
188 521	—	—	1235	100 257	42 796	45 894	28 410	—	8 409 148*	5 730 729*	6838364*	6095959*	69a
157 392	—	—	1290	62 896	48 096	41 988	14 248	—	8 472 569*	12 410 069*	9513363*	2666180*	- b
17 085	—	—	555	79 888	3244	2573	—	—	4 952 003*	2 419 022*	901 684*	89 457*	- c
16 074	7111	8963	147	3902	455	3718	—	—	237 393	75 077	258 275	—	70
343 333	146 898	196 435	5992	563 865*	in Kol. 168a	74 650	in Kol. 168c	—	3 407 572*	in Kol. 170a	162 966	i. K. 170c	71
28 212	—	—	214	10 584	16 230	14 880	4322	—	907 543	970 943	1 320 860	165 975	72
78 783*	56 273	22 510	739	16 571	9114	25 359	6899	n. notirt	426 050	1 345 060	1 211 506	553 005	73
17 679	—	n. notirt	42	401	2765	5790	14 476	—	921 766*	761 763*	624 492*	1017115*	74
4294	2216	2078	38	672	145	702	—	—	88 363	37 317	69 091	—	75
97 474	97 474	—*	3306	i. K. 170a*	i. K. 170b*	i. K. 170c*	i. K. 170d*	—	6 416 500*	2 549 460*	1804340*	584 660*	76
65 880	—	—	n. notirt	172 191	206 323	145 213	" " 168c	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	i. K. 171c	i. K. 171c	77
27 400	27 400	—	72	8595	11 683	8142	4706	—	127 492	316 218	310 790	93 524	78
90 186	77 530	12 656	2228	682 264	359 114	89 660	—	—	162 247	186 489	193 078	—	79
94 464	—	—	1828	20 232	9177	31 104	2137	—	230 294	92 596	188 948	5857	80a
34 630	—	—	570	10 549	2432	567	2628	—	98 334	24 908	910	77 239	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	171				172				173
		(Forts.) II. Personen- und								
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1870								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a.	b.	c.	d.	a.	b.	c.	d.	a.
	I. Staatsbahnen.	im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
1	Badische	10 741 082*	5 285 300*	7 396 377*	6028594*	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kolonne 171d	13 693 576
2	Bayerische	11 311 309	6 067 834	7 438 404	8 667 447	4 156 146	608 012	3 960 156		20 137 269
3	Friedrich-Franz-E.	1 377 528	1 184 737	265 772	70 158	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c		1 861 409
4	Main-Neckar-E.	902 979	975 239	1 378 107	689 221	" " 171a	" " 171b	" " 171c		1 312 749
5	Oldenburgische	1 596 709	334 774	743 014	45 459	102 640	—	457 495	—	1 780 689
6	Bebra-Hanauer	586 374	275 968	242 708	1 400 251	54 477	227	518 210	103	680 293
7	Hannoversche	13 569 871	9 344 122	7 261 479	6 372 256	4 081 956	1 774 110	11457636	5 742 449	19 446 984
8	Main-Weser-B.	1 945 627	1 438 815	1 213 171	3 679 821	179 283	—	2 189 190	897 918	2 413 805
9	Nassauische	8 970 990	2 162 589	808 230	484 093	647 230	49 544	1 431 826	627 528	9 916 296
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	5 571 332	4 709 939	6 260 501	3 324 173	4 716 577	4 122 964	11563114	2 771 720	11 110 379
11	Preußische Ostbahn	11 862 837	1 964 337	3 356 138	1 332 256	1 831 584	380	777 620	—	15 078 420
12	Saarbrücker	2 274 555	4 180 281	7 637 485	1 145 804	13 819 805	24 976 108	119 600	27 700	16 151 335
13	Westfälische	2 618 884	4 233 794	3 291 185	11841090	221 139	10 400	4 227 160	11424493	3 103 805
14	Sächsische Staats-E.	50 271 919	13 101 055	12 264 063	12861564	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 111c	in Kol. 171d	52 300 510
15	Württembergische	12 319 654	1 881 859	3 528 755	1 889 809	3 207 928	200	5 363 186	540 950	20 155 407
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	42 122 157	11 382 505	17 475 780	57 349	71 069 824	21 345 111	1 409 780	94 200	114 909 895
	b. Hessische Nordbahn	773 488	761 030	2 067 040	8 714 027	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	864 874
17	a. Oberschlesische	8 179 436	in Kolonne 171c	11 123 608	2 245 449	15 095 155	in Kolonne 172c	30421951	856 904	23 447 852
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 879 225		2 471 681	1 644 267	—		3 212 458	2 522 888	2 103 189
	c. Stargard-Posener	472 528		1 718 169	2 752 469	—		975 343	1 264 766	514 113
	d. Neisse-Brieger	157 437		983 120	—	—		1 442 234	—	162 746
	e. Wilhelms-Bahn	1 610 662		3 537 934	1 501 971	3 286 624		5 086 420	1 202 283	4 932 669
18	Rhein-Nahe-E.	925 852	1 447 607	1 427 341	3 001 726	—	659 647*	1 641 340	913 950	956 331
19	a. Gößnitz-Geraer	150 281	602 997	1 426 198	466 326	in Kolonne 171a	in Kolonne 171b	in Kolonne 171c	in Kol. 171d	165 169
	b. Greiz-Brunner	9725	42 292	535 159	—				—	10 294
20	a. Löbau-Zittauer	145 179	142 965	1 369 787	2 395 245				in Kol. 171d	155 605
	b. Zittau-Reichenberger	1 052 296	518 413	1 787 389	84 734				" " 171d	1 099 977
	b) in Privatverwaltung.									
21	a. Altona-Kieler	3 459 354	630 337	980 445	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	4 643 039
	b. Schleswigsche	744 578	361 962	240 204	313 775	" " 171a	" " 171b	" " 171c	in Kol. 171d	952 280
22	Bayerische Ostbahnen	5 444 622	4 274 539	2 685 214	3 710 855	202 746	19 666	2 938 960	344 400	6 923 703
23	Berlin-Anhaltische	5 546 378	2 125 284	1 877 159	1 650 572	4 363 142	—	1 728 050	47 600	10 699 322
24	Berlin-Görlitzer	2 735 090	157 595	623 505	558 809	1 020 548*	—	802 244	—	4 122 998
25	Berlin-Hamburger	2 379 008	1 901 412	1 872 811	1 248 209	219 361	33 472	287 266	37 985	4 758 178
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 019 663	in Kol. 171c	3 164 095	in Kol. 171c	360 645	in Kol. 172c	1 674 941	in Kol. 172c	2 891 418
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	3 830 320	3 131 772	4 332 935	516 129	178 638*	—	101 769	61 018	4 467 398
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	610 657	1 103 481	209 533	309 139	45 577*	—	58 684	210	682 924
	c. Cöslin-Danziger	262 242	236 324	106 029	—	1110*	—	1908	—	272 585
	d. Vorpommersche	1 123 927	149 618	1 281 597	51 979	115 000*	—	61 871		1 321 850
28	Braunschweigische	8 664 925	4 703 761	3 678 249	13062123	531 371	6626	5 758 019	4 105 422	9 251 484
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	4 644 503	1 546 244	1 100 582	617	9 494 718	2 105 772	593 330	27 626	14 440 801
30	Frankfurt-Hanauer	456 003	707 784	2 545 678	1 635 409	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	563 940
31	Glückstadt-Elmshorner	362 548	299 101	384 019	—	" " 171a	" " 171b	" " 171c	—	405 237
32	Hessische Ludwigs-E.	4 429 990	2 639 342	3 043 800	4 645 322	161 891	" " 172a	3 181 117	1 371 022	4 937 902
33	Homburger	18 172	in Kol. 171c	31 816	—	220 303	—	31 050	—	333 445
34	Kirchheimer	—	84 647	112 230	—	—	—	39 678	—	14 876
35	Köln-Mindener	30 124 940	12 975 668	9 825 874	3 551 772	45 975 400	23 504 904	1 887 610	3 402 950	76 929 438
36	a. Leipzig-Dresdener	5 623 001	3 267 104	4 644 588	3 590 929	1 499 259	521 682	3 298 431	1 327 000	7 886 056
	b. Cottbus-Großenhainer	93 565	159 766	184 965	15 370	90 626	64 600	—	—	193 899
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	139 960	—	—	—	139 960
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	1 795 466	868 632	789 826	—	183 497	153	21 352	—	2 784 074
39	Märkisch-Posener	332 384	5944	2159	2645	67 503*	—	7106*	—	716 882

Güter-Verkehr.

173			174	175		176	
wurden befördert:							
Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- und Baugüter			
b.	c.	d.		a.	b.		
im direkten Verkehre aufgegeben nach	im direkten Verkehre angekommen von	im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	tarifirte.	frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
7 427 982	8 748 872	7 110 972	36 981 402	—	1 802 172	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumw., Eisen, Getreide, Kohlen, Tabak rc.	1
9 306 044	13 863 654	9 907 533	53 214 500	—	4 803 979	Getreide, Brennholz, Kohlen, Hopfen, Bier, Salz rc. . . .	2
1 380 065	657 760	132 794	4 032 028	—	443 079	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Baumaterialien, Kohlen u. Kolonialw.	3
1 446 164	1 724 244	1 115 009	5 598 166	—	—	. . . .	4
369 951	1 261 124	54 139	3 465 903	83 882	—	Baumaterialien, Kohlen, Getreide u. Mühlenfabrikate, Eisen rc. .	5
336 312	818 608	1 753 648	3 588 861	56 108	316 196	Steinkohlen, Eisen und Eisenwaaren, Holz, Steine, Getreide rc.	6
12 194 144	19 818 539	13 110 121	64 569 788	5215149*	1 262 968	Steinkohlen, Steine, Holz, Getreide, Kolonialwaaren, Eisen, Salz rc.	7
1 624 928	3 611 500	4 968 447	12 618 680	—	276 260	Steinkohlen, Erze, Eisen, Erden, Steine, Getreide, Kartoffeln, Holz rc.	8
2 374 576	2 497 844	1 245 930	16 034 646	191 020	305 163	Erze, Kohlen u. Coaks, Eisen, Steine, Phosphorit, Getreide, Wein, Holz rc.	9
9 600 548	18 608 756	6 329 152	45 648 835	75 584	2010390*	Steinkohlen, Getreide, Mühlenfabrik., Steine, Salz, Manufakturw. rc.	10
2 251 241	4 381 571	1 378 393	23 089 625	330874*	4 623 533	Getreide, Kohlen, Flachs, Eisen- u. Stahlwaaren, Spirit., Holz, Salz rc.	11
29 305 762	8 115 429	1 281 456	54 853 982	131 120	1127482*	Kohlen u. Coaks, Eisenerze, roh u. fabriz. Eisen, Getreide, Hülsenfr. rc.	12
4 475 780	7 720 631	24 240 152	39 540 368	—	2 795 128	Steinkohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, grobe Eisenw., Holz rc.	13
14 225 822	13 242 837	13 821 913	93 591 082*	5 279 256	—	Kohlen, Getreide, Steine, Holz, Mehl, Kalk, Eisen u. Eisenwaaren rc.	14
3 265 266	10 448 962	3 029 385	36 899 020	—	—	Holz, Getreide, Bier, Kohlen, Mühlenfabrikate, Steine, Eisen, Salz rc.	15
33 581 148	19 737 553	193 058	168 421 654	1 257 565	4 708 472	Steinkohlen, Steine, Eisenerze, Eisen, Holz, Getreide, Traß, Lehm rc.	16a
848 727	2 179 596	9 730 914	13 624 111	—	281 324	Kohlen, Eisen und Eisenwaaren, Getreide, Steine, Holz rc. .	- b
in Kolonne 173c	41 953 378	3 247 016	68 648 246	114 741	2347923*	Steinkohlen, Getreide, Holz, Kalk, Eisen, Mühlenfabrikate, Erze rc.	17a
	5 863 563	4 208 769	12 175 521	37 331	848 535*	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz rc.	- b
	2 901 092	4 166 480	7 581 685	98 872	274 837*	Getreide, Steinkohlen, Heringe, Kalk, Spiritus, Kaffee, Flachs rc.	- c
	2 513 366	—	2 676 112	96	22 473*	Steinkohlen, Kalk, Getreide, Eisen und Mühlenfabrikate rc. .	- d
	8 748 439	2 827 703	16 508 811	513 171	521 487	Steinkohlen, Roheisen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Mühlenfabr. rc.	- e
2 207 546	3 160 170	4 168 888	10 492 935	1133	771 769*	Steinkohlen, Coaks, Getreide u. Hülsenfrüchte, Erze, Roheisen rc.	18
775 386	1 500 843	466 326	2 907 724*	1500	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Mineralöl, Salz, Steine, Eisen rc.	19a
82 602	567 133	—	660 029	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Garne, Mehl, Holz, Getreide, Steine rc	- b
245 831	1 437 308	2 519 950	4 358 694*	—	—	Kohlen, Getreide, Manufakturwaaren, Garne, Steine, Eisen rc. .	20a
576 134	1 843 146	84 779	3 604 036	—	—	Kohlen, Getreide, Kalkstein, Eisenschienen, Holz, Garne, Flachs rc.	- b
1 423 975	1 722 114	—	7 789 128	—	373 111	Holz, Kolonialwaaren, Dünger, Eisen- u. Stahlwaaren, Getreide rc.	21a
581 366	554 130	597 196	2 684 972	—	157 073	Holz, Kolonialwaaren, Dünger, Eisen- u. Stahlwaaren, Getreide rc.	- b
4 840 824	6 203 241	4 539 443	22 507 211	—	1 502 635	Getreide, Holz, Steine und Kohlen	22
2 753 895	4 137 251	1 967 593	19 558 061	—	495 317	Kohlen, Baumwolle, Eisen- und Metallwaaren, Getreide, Holz rc.	23
202 632	1 490 621	578 680	6 394 931	—	37 266*	Getreide, Wolle, Baumwolle, Wollenwaaren, Salz, Kohlen, Steine rc.	24
4 061 690	3 496 255	1 897 241	14 213 364	—	649 620	Baumwolle, Feldfrüchte, Holz, Kohlen, Kolonialwaaren, Spiritus rc.	25
4 420 661	6 760 196	in Kol. 173c	14 072 275	—	—	Eisen, Eisenwaaren, Getreide, Garten- und Feldfrüchte, Bier rc	26
3 354 267	4 723 123	609 174	13 153 962	289 385	1 261 588	Getreide, Eisenbahnschienen, Heringe, Mühlenfabrikate, Holz rc. .	27a
1 190 292	280 880	348 892	2 502 988	110 637	553 794	Getreide, Bauholz, Spiritus, Kartoffeln, Steinkohlen, Mühlenfabr. rc.	- b
259 330	131 283	—	663 198	30 005	10959883	Bauholz, Getreide, Brennholz, Spiritus, Kochsalz, Hülsenfrüchte rc.	- c
209 148	1 468 113	54 488	3 053 599	80 097	1 530 381	Getreide, Steinkohlen, Mühlenfabrikate, Bauholz, Hülsenfrüchte rc.	- d
4 788 799	9 504 205	17 502 842	41 047 330	—	2 095 330	Baumwolle, Kohlen, Chemikalien, Eisen, Eisen- und Stahlwaaren rc.	28
3 740 894	1 776 588	28 243	19 986 526	305 236	554 947	Steinkohlen, Steine, Thon, Getreide, Bau- und Nutzholz rc. .	29
980 117	2 816 798	1 847 955	6 208 810	nicht notirt	nicht notirt	Holz, Getreide, Kohlen und Coaks, Mehl, Eisen, Steine rc. .	30
370 308	478 750	—	1 254 295	—	64 782	Steinkohlen, Zucker, Steine, Sand, Getreide, Mühlenfabrikate rc.	31
3 046 825	6 661 392	6 525 848	21 171 967	—	—	Kohlen, Eisen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak rc.	32
in Kol. 173c	71 066	—	404 511	—	22 995	Kohlen, Wein, Bier, Mühlenfabrikate, Steine, Getreide rc. .	33
134 270	198 103	—	347 249	—	—	Cement, Wolle, Holz, Eisen, Baumwolle, Leinwand rc. . .	34
37 242 619	12 435 043	7 437 718	134 044 818	5 908 527	—	Kohlen u. Coaks, Erze, Steine u. Erden, Roheisen, Holz, Getreide rc.	35
4 426 663	8 594 632	5 459 199	26 366 550*	—	11 412*	Getreide u. Hülsenfrüchte, Kohlen, Salz, Eisen u. Eisenwaaren rc.	36a
241 637	222 123	19 741	677 400	—	—	Manufakturwaaren, Baumwolle, Materialwaaren, Eisen rc. .	- b
—	—	—	139 960*	—	9300	Steinkohlen und Coaks	37
1 027 525	1 101 310	—	4 912 908	—	42 704	Rohprodukte, insbes. Getreide u. Holz, sowie Handelsgüter aller Art	38
6132	11 854	2645	737 513	—	11 543	Holz, Getreide, Hopfen, Mehl, Stärke, Spiritus, Steine, Wolle rc.	39

A. Deutſche Eiſenbahnen.	171				172				173
	(Fortſ.) II. Perſonen- und								
	(Fortſ.) A. Im Betriebsjahre 1870								
	Frachtgüter der ermäßigten Klaſſe (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
	a.	b.	c.	d.	a.	b.	c.	d.	a.
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner.	im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner.	im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner.	im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner.	im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen (incl. Poſtgüter). Z.-Ctr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	7 891 917	2 972 340	3 985 679	3 443 432	7 616 300	234 818	1 319 401	472 500	16 034 723
b. Halle-Kaſſeler	1 167 657	1 289 763	1 340 726	697 918	2 493 885	143 963	753 146	126 430	3 865 096
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	9 436 779	3 906 844	6 142 839	11593468	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	9 592 491
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	2 240 980	368 607	1 587 242	1 573 693	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	2 325 495
c. Stendal-Salzwedel	185 920	—	3400	—	—	—	—	—	197 746
42 Niederſchleſiſche Zweigbahn	698 869	588 253	651 745	485 265	175 738	—	541 715	—	934 958
43 Nordhauſen-Erfurter	644 656	36 606	10 934	—*	189 381	—	115 435	—*	905 786
44 Oberheſſiſche	237 936	118 963	13 434	—	19 600	—	47 600	—	280 188
45 Oſtpreußiſche Südbahn	3 950 118	182 634	102 041	—	155 501	767	—	—	4 367 020
46 Pfälziſche Eiſenbahnen	4 519 022	in Kol. 171c	12 165 174	in Kol. 171c	—	—	6 387 743	8 804 230	4 784 408
47 Rechte Oder-Ufer-E.	5 128 901	86 280	in Kol. 171b	—	3 863 024	174 997	—	—	9 108 467
48 Rheiniſche	17 033 467	3 997 016	5 934 792	3 339 917	28 246 080	2 593 760	1 473 100	1 906 870	46 335 266
49 Taunus-E.	354 201	in Kol. 171c	1 457 020	in Kol. 171c	197 111	in Kol. 172c	834 784	in Kol. 172c	789 025
50 a. Thüringiſche	4 230 757	2 962 508	2 324 581	4 609 842	1 800 591	—	2 983 391	390 780	6 589 511
b. Werra-E.	889 902	765 817	1 629 899	692 098	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 042 100
51 Tilſit-Inſterburger	339 186*	67 600*	42 862*	—	173 852	—	—	—	529 610
B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
52 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	2 196 957	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	4 897 099	in Kol. 172a	in Kol. 172a	in Kol. 172a	11 580 407
b. ſüdliche Linie	244 106	" " 171a	" " 171a	" " 171a	1920	" " 172a	" " 172a	" " 172a	940 884
53 Alföld-Fiumaner	1 130 914	" " 171a	" " 171a	—	52 228	" " 172a	" " 172a	—	1 598 196
54 Auſſig-Teplitzer	1 046 250*	513 444*	465 361*	—	8 711 724	15 128 455	—	—	9 762 902
55 Böhmiſche Nordbahn	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	7329	—	2 768 036	99 700	510 436
56 Böhmiſche Weſtbahn	" " 170a	" " 170b	" " 170c	" " 170d	4 355 800	2 972 000	5800	—	8 826 363
57 Brünn-Roſſitzer	" " 170a	" " 170a	" " 170a	—	2 913 052	in Kol. 172a	in Kol. 172a	—	4 221 410
58 Buſchtěhrader	600 595	169 972	119 710	—	5 811 346	9 436 129	15 504	—	7 158 733
59 Fünfkirchen-Barcs'er	100 312	382 141	187 213	145 931	134	226	73 414	298 [illegible]20	147 070
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	2 388 155*	3 342 671*	1 170 845*	1432723*	120 065	440	293 211	9485	2 635 734
61 Graz-Köflacher	891 240	—	—	—	5 013 990	—	—	—	6 067 623
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	11 764 735*	6 340 702*	10 863 944*	9630886*	8 272 074	4 556 922	11026220	2 956 175	21 456 210
b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	967 129*	511 859*	573 801*	154 413*	18 939	—	1 879 892	340 941	1 041 374
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	1 667 948*	182 523*	85 248*	—	27 199	—	361 274	—	2 152 666
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	6 935 052	4 338 546	3 053 493	2 119 199	2 207 578	139 988	156 989	—	11 332 120
b. Lamb.-Gmund.	1 118 591	—	—	—	508 172	—	—	—	1 772 055
c. Pferdebahn	360 245	3556	—	—	420	—	—	—	624 724
65 Kaſchau-Oderberger	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	—	678 071	3 706 019	13 015	—	1 104 194
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	1 469 224	1 262 666	764 716	—	743 335	389 100	173 657	—	2 817 280
67 a. Lemberg-Czernowitzer	1 309 042*	587 582*	21 991*	—	43 458	5672	1447	—	1 742 461
b. Czernowitz-Suczawaer	268 587*	144 553*	5178*	—	—	171	1131	—	440 659
c. Rumäniſche Linie	205 896*	3192*	1600*	—	1496	—	—	—	240 944
68 Mohacs-Fünfkirchener	290 507	155 803	62 145	—	4 873 797	254 296	—	—	5 205 934
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	711 481	406 583	11132915	11975200	9 220 886
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	" " 170a	" " 170b	" " 170c	" " 170d	1 319 745	108 100	2 068 882	158 248	9 855 210
c. Wien-Neu-Szönyer	" " 170a	" " 170b	" " 170c	" " 170d	174 443	4750	355 907	1400	5 206 334
70 I. Siebenbürger	1 326 370*	990 295*	641 139*	—	182 541	15 200	806	—	1 750 206
71 Südbahn und Tiroler	44 980 248*	in Kol. 171a	4 885 308	in Kol. 171c	7 310 752*	in Kol. 172a	1 824 155	in Kol. 172c	56262437*
72 Süd-Norddeutſche	1 791 063*	358 862*	649 253*	9611*	2 148 551	479 315	2 020 433	—	485[illegible]41
73 Theiß-Bahn	3 124 302*	6 048 021*	1 315 975*	944 603*	67 191	10 688	397 324	10 145	363[illegible]114
74 Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	251 682	4825	1 892 506	287 086	1 173 849
75 Ungariſche Oſtbahn	157 878	22 079	45 144	—	941	18	194	—	247 854
C. Fremdländiſche Bahnen.									
76 Niederländiſche Staats-E.	in Kol. 170a*	in Kol. 170b*	in Kol. 170c*	in Kol. 170d*	2 392 140	3 153 720	2 451 820	—	8 808 640
77 Grand Central Belge	51 443 599	17 435 220	19 310 459	" " 171c	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171c	51 615 790
78 Lüttich-Maſtrichter	48 659	721 105	808 164	48 914	437 500	1 150 700	272 320	91 160	622 246
79 Niederländiſche Rhein-E.	1 184 848	2 039 485	1 283 824	203 386	413 024	161 740	4 458 460	—	2 442 386
80 a. Warſchau-Wiener	4 573 764	3 448 183	1 115 710	239 101	4 349 361	1 144 493	410 455	627	9 173 651
b. Warſchau-Bromberger	2 376 277	170 671	14 088	1 399 315	1 215 296	—	583	168 127	3 700 456

173			174	175		176	
Güter-Verkehr.							
wurden befördert:							
haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- und Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	Zusammen. Z.-Ctr.	a. tarifirte. Z.-Ctr.	b. frachtfrei beförderte. Z.-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
3 742 299	5 813 083	4 221 765	29 811 870	—	—	Baumwolle, Eisen, Eisenwaaren, Getreide, Kohlen, Zucker, Salz ꝛc.	40a
1 594 504	2 254 555	983 065	8 697 220	nicht notirt	nicht notirt	Kohlen, Getreide, Kartoffeln, Spiritus, Eisen u. Eisenwaaren, Zucker ꝛc.	- b
in Kol. 173c	22 097 335	in Kol. 173c	31 689 826	—	—		
„ „ 173c	3 639 036	„ „ 173c	5 964 531	—	—	Kohlen und Coaks, Petroleum, Düngemittel, Eisen und Eisenfabrikate, Getreide und Salz	41
—	3400	—	201 146	—	—		
659 963	1 281 729	526 559	3 403 209	—	73 812	Getreide, Steinkohlen, Mühlenfabrikate, Roheisen, Braunkohlen ꝛc.	42
38 985	128 097	—*	1 072 868	—	—	Getreide, Mühlenfabrikate, Branntwein, Cichorien, Rüben, Zucker ꝛc.	43
118 963	61 034	—	460 185	313 337	39 662	Kohlen, Holz, Holzwaaren, Eisen, Erze u. Mineralien, Getreide ꝛc.	44
193 626	119 339	—	4 679 985	26 069*	256 921	Getreide u. Hülsenfrüchte, Steinkohlen, Steine, Eisen, Eisenw. ꝛc	45
in Kol. 173c	28 254 226	in Kol. 173c	33 038 634	—	—	Kohlen u. Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Steine, Holz, Getreide ꝛc.	46
264 676	in Kol. 173b	„ „ 173b	9 373 143	317 129	—	Kohlen, Hölzer aller Art, Eisen, Erze, Kalk, Erden, Hüttenprodukte ꝛc.	47
7 255 511	8 270 968	5 821 356	67 683 101	1 013 788	2 312 638	Steinkohlen, Eisen (roh u. bearbeitet), Erze, Steine, Erden, Mehl ꝛc.	48
in Kol. 173c	2 749 673	in Kol. 173c	3 538 698	nicht notirt	nicht notirt	Gew. Handelsgüter, Kohlen, Kolonialwaaren, Wein, Bier, Getreide ꝛc.	49
3 670 265	5 813 233	5 618 781	21 691 790*	—	529 589	Kohlen, Getreide, Holz, Salz, mineralische Oele, Steine, Roheisen ꝛc.	50a
1 021 104	1 775 415	832 397	4 671 016	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	- b
78 371	63 401	—	671 382	—	157 156	Holz, Getreide, Steinkohlen, Steine, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate ꝛc.	51
in K. 173a	in K. 173a	in Kol. 173c	11 580 407	—	174 996	Kohlen, Holz, Getreide, Eisen, Wein, Mahlprodukte, Bier, Steine ꝛc.	52a
		„ „ 173a	940 884	—	68 340	Holz u. Holzwaaren, Steine, Schotter, Bier, Mannufakturwaaren ꝛc.	- b
		—	1 598 196	in Kol. 174	in Kol. 174	Getreide, Steinkohlen, Holz, Schotter, Steine, Wein, Wolle, Hanf ꝛc.	53
15 647 505	472 803	—	25 883 210	—	265 899	Braunkohlen, Baumwolle, chemische Produkte, Eisen, Cement ꝛc.	54
696 935	3 649 424	205 398	5 062 193	—	137 004	Kohlen, Getreide, Steine, Mannufakturwaaren, Garne u. Glasw. ꝛc.	55
4 426 581	1 724 859	19 331	14 997 134*	—	893 138	Kohlen u. Coaks, Eisen, Getreide, Steine, Getränke u. Spirituosen ꝛc.	56
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	4 221 410*	2 056 811	98 917	Kohlen	57
9 707 922	337 572	—	17 204 227	—	930 640	Kohlen, Holz, Steine, Eisen, Mahlprodukte, Getreide, Rüben ꝛc.	58
622 365	458 726	527 464	1 755 625	—	53 029	Holz, Getreide, Kohlen, Wein, Eisen, Baumaterialien, Holz ꝛc.	59
3 519 630	1 835 372	1 640 480	9 631 216*	in Kol. 171	1 143 526	Getreide, Thiere, Holz, Steinkohlen, Feldfrüchte, Mehl, Zucker ꝛc.	60
—	—	—	6 067 623	—	288 850	Braunkohlen, Eisen u. Eisenerze	61
12 837 291	23 631 306	13 630 573	71 555 380*	—	4 009 502	Kohlen, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Zucker, Thiere, Mehl, Salz ꝛc.	62a
666 859	2 582 510	500 850	4 791 593*	—	74 407	Kohlen, Rüben, Getreide, Zucker, Steine, Mannufakturwaaren ꝛc.	- b
310 656	615 265	—	3 078 587*	—	488 313	Getreide, Steinkohlen, Mehl, Salz, Eisenwaaren, Steine, Holz ꝛc.	63
4 527 333	3 254 400	2 125 097	21 238 950	—	3 111 741	Getreide, Holz, Kohlen, Eisen u. Eisenw., Mahlprodukte, Salz ꝛc.	64a
14 078	7201	—	1 793 334	—	48 034	Kochsalz, Braunkohlen und Brennholz	- b
3556	2738	—	631 018	—	178 806	Eisenbahnschienen, Cement, Kochsalz und Bahnschwellen . .	- c
3 975 976	427 078	—	5 507 248	—	144 043	Kohlen u. Coaks, Holz, Getreide, Roheisen, Eisenbahnschienen, Zucker ꝛc.	65
2 069 614	1 333 806	—	6 220 700	—	373 513	Eisen, Stahl, Kohlen, Erze, Holz ꝛc.	66
1 298 659	346 270	—	3 387 390*	—	816 852	Feld- u. Gartenprodukte, Holz, Vieh, Metalle u. Metallwaaren ꝛc.	67a
205 675	49 070	—	695 404*	—	272 284	Vieh, Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz, Spiritus, Mannufakturw. ꝛc.	- b
8772	5169	—	254 885**	—	54 557	Bahnbetriebsmittel, Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz, Steine, Wein ꝛc.	- c
520 358	283 733	—	6 010 025	—	104 632	Kohlen, Coaks u. Briquetten, Holz, Getreide, Borstenvieh, Wein ꝛc.	68
6 180 108	18 017 173	18 099 569	51 517 736*	1 812 013	4 014 918	Kohlen, Getreide, Eisenwaaren, Zucker und Schienen . .	69a
12 566 265	11 627 233	2 838 676	36 887 384*	1 078 812	5 647 430	Getreide, Kohlen, Mahlprodukte, Schweine u. Wein . . .	- b
2 427 016	1 260 164	90 857	8 984 371*	4559	639 225	Getreide, Bruchsteine, Bier und Kohlen	- c
1 081 027	903 938	—	3 735 171*	309 388	439 229	Steine, Eisen, Baugüter, Salz, Holz und Getreide . . .	70
in Kol. 173c	6 947 079	in Kol. 173c	63 209 516	—	9 030 438	Getreide, Mahlprodukte, Holz, Kohlen, Metalle, Mineralien ꝛc	71
1 [illegible]5 350	4 005 426	179 908	10 868 425*	—	910 437	Mineralien u. miner. Produkte, Bodenerzeugnisse, Mannufakturw. ꝛc.	72
7 412 883	2 950 164	1 514 652	15 511 813*	—	2 506 910	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mahlprodukte ꝛc.	73
769 353	2 522 788	1 318 677	5 784 667*	—	57 008	Kohlen, Holz, Eisen, Kolonial- u. Spezereiw., Steine, Cement ꝛc.	74
59 559	115 132	—	422 545	421 120	55 279	Getreide, Salz, Steine, Tabak, Holz, Vieh, Fettwaaren ꝛc. .	75
5 703 180	4 256 160	584 660	19 352 640	nicht notirt	—	Steinkohlen, Baumwolle, Mannufakturw., Eisen- u. Stahlwaaren ꝛc.	76
17 641 543	19 455 672	in Kol. 173c	88 713 005	—	—	. . . .	77
2 199 706	1 399 416	238 304	4 459 672	—	—	Kohlen, Getreide, Holz, Schienen, Steine, Maschinen ꝛc. . .	78
2 746 828	6 025 022	203 386	11 417 622	3 489 197	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Mehl, Oel, Steinkohlen, Zucker ꝛc.	79
4 694 449	1 746 217	247 722	15 862 039	in Kol. 175b	1 165 365	Steinkohlen, Holz, Getreide, Kalk, Salz, Zucker, Mühlenfabrikate ꝛc.	80a
198 011	16 148	1 647 309	5 561 924	„ „ 175b	199 643	Steinkohlen, Getreide, Kartoffeln, Zucker, Kalk, Salz, Spiritus ꝛc.	- b

(Fortf.) II. Personen- und Güter-Verkehr.

(Fortf.) A. Im Betriebsjahre 1870 wurden befördert:

A. Deutsche Eisenbahnen.	177			178		179	
	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
	a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen rc.).	a. Pferde (Luxus-, Koppel- rc.).	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.	a. der in Kol. 178a. u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.
	Anzahl.			Stück.		Zoll-Centner.	
I. Staatsbahnen.							
1 Badische	235	i. K. 168, 170 u. 171	i. K. 168, 170 u. 171	46 927	462 777	2 225 827	3576*
2 Bayerische	18 270	—	in Kol. 177a	389 597	585 709	nicht notirt	—
3 Friedrich-Franz-E.	162	3	708	17 790	134 243	312 456	470
4 Main-Neckar-E.	119	177	123	680	43 020	nicht notirt	—
5 Oldenburgische	151	5	369	7485	34 791	228 783	229
6 Bebra-Hanauer	87	209	3422*	22 678*	29 699	181 505	431*
7 Hannoversche	918	322*	12 437*	121 770*	15 295*	1 894 722	8780
8 Main-Weser-B.	100	1607	10 686	60 075*	35 744*	518 583	2714
9 Nassauische	61	169	2361*	21 431*	20 730	213 723	532*
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3065	2050	—	38 673	445 107	694 919	463
11 Preuß. Ostbahn	624	5924	2093	58 430	1 085 181	1 523 129	—
12 Saarbrücker	3755	250	in Kol. 177a	31 295	251 200	530 331	—
13 Westfälische	4443	1137	301	43 171*	76 807	503 140	1414*
14 Sächsische Staats-E.	71	2636	830*	859*	34 202	—*	1 271 700
15 Württembergische	406	—	in Kol. 177a	409	22 375*	nicht notirt	—
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltung.							
16 a. Bergisch-Märkische	4681	in Kol. 177a	2683	48 604	533 383	1 080 022	3245
b. Hessische Nordbahn	252	548	4592	38 585	20 655	234 894	265
17 a. Oberschlesische	204	—	85	6903	153 033	293 826	433
b. Breslau-Posen-Glogauer	162	—	776	15 241	260 742	235 899	337
c. Stargard-Posener	134	—	121	9235	336 569	262 092	234
d. Neisse-Brieger	72	—	48	2544	13 844	34 808	60
e. Wilhelms-Bahn	94	—	—	1422	47 869	83 538	365
18 Rhein-Nahe-E.	3487	258	in Kol. 177a	29 373	166 669	449 438	—
19 a. Gößnitz-Geraer	2	8	22	21	323	—*	30 107
b. Greiz-Brunner	—	—	18	3	119	—*	7757
20 a. Löbau-Zittauer	8	39	33*	32*	340	—*	41 083
b. Zittau-Reichenberger	2	39	14	5	394	—*	25 902
b) in Privatverwaltung.							
21 a. Altona-Kieler	680	—	—	23 742	119 990	601 396	—
b. Schleswigsche	267	—	—	21 393	87 135	520 377	—
22 Bayerische Ostbahnen	93	nicht notirt	nicht notirt	5833	351 542	nicht notirt	—
23 Berlin-Anhaltische	115	1361	—	58 826	161 413	1 066 074	—
24 Berlin-Görlitzer	106	364	—	1453	21 535	63 536	—
25 Berlin-Hamburger	106	886	1177	34 539	456 110*	1 012 251	—
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	196	—	—	4757	248 264	404 032	—
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	171	146	256	9399	495 307	787 326	—
b. Starg.-Cösl.-Clb.	43	2	23	2472	172 159	249 248	—
c. Cöslin-Danziger	23	2	10	1372	62 222	104 074	—
d. Vorpommersche	121	17	127	4127	176 476	279 331	—
28 Braunschweigische	132	1258	457	6791	503 959	574 347	1008*
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	121*	—	64*	2963	55 106	146 276	105
30 Frankfurt-Hanauer	158	—	3096	19 729*	49 585	238 350	—
31 Glückstadt-Elmshorner	25	—	—	1278	14 818	71 093	—
32 Hessische Ludwigs-E.	4495	—	in Kol. 177a	37 125	287 658*	—	—
33 Homburger	11	—	—	18	685	4543	262
34 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
35 Köln-Mindener	245	1452	9711	82 078	526 646	1 242 246	1217
36 a. Leipzig-Dresdener	270	287	4201*	43 990*	194 721	755 064	—
b. Cottbus-Großenhainer	22	—	—	151	2570	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	3551	5326	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	20	677	359	7810	74 417	165 041	—
39 Märkisch-Posener	98	51	—	3526	57 632	71 745	2933

		177			178		179	
		(Fortſ.) II. Perſonen- und Güter-Verkehr.						
		(Fortſ.) A. Im Betriebsjahre 1870 wurden befördert:						
A. Deutſche Eiſenbahnen.		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
		a.	b.	c.	a.	b.	a.	b.
		Equipagen.	Eiſenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	Sonſtige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerſpritzen ꝛc.).	Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.).	Rindvieh, Schweine und ſonſtige Thiere.	der in Kol. 178a. u. b. aufgeführten Thiere.	der außerdem beförderten Thiere.
II. Privatbahnen. (Fortſ.)		Anzahl.			Stück.		Zoll-Centner.	
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	89	137	2077*	25 589	199 683	469 410	205 110
	b. Halle-Kaſſeler	96	20	3377*	32 931	57 004	210 904	—
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	8283*	—	in Kol. 177a	61 218	352 717	1 089 669	—
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	137*	—	in Kol. 177a	8597	93 065	204 709	—
	c. Stendal-Salzwedel	15*	—	in Kol. 177a	971	9387	14 349	—
42	Niederſchleſiſche Zweigbahn	28	—	1420	15 428	75 841	121 983	46
43	Nordhauſen-Erfurter	9	—	—	347	8860	18 542	—
44	Oberheſſiſche	1*	—	1	66	4962	nicht notirt	—
45	Oſtpreußiſche Südbahn	77	170	—	3598	87 711	139 841	—
46	Pfälziſche Eiſenbahnen	13 857* } 27	—	—	81 271* } 4229	177 588 } 2692*	960 708	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	13	—	—	1855	47 942	108 245	1283
48	Rheiniſche	816	—	8847*	98 537*	66 159	1 187 397	—
49	Taunus-E.	2676	—	—	20 251	3562	121 457	—
50	a. Thüringiſche	590	457	6818	56 776	82 877	842 492	—
	b. Werra-E.	70	in Kol. 177a	in Kol. 177a	1347	28 798	127 315	374*
51	Tilſit-Inſterburger	10	—	20	3676	29 138	69 236	33
B. Oeſterreichiſche Bahnen.								
52	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	800	—	—	in Kol. 178b	1106	11 600	37 021
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	117	—	—	in Kol. 178b	250	2600	4627
53	Alföld-Fiumaner	47	—	—	348	32 843	38 029	—
54	Auſſig-Teplitzer	125	—	—	23	3912	36 577	—
55	Böhmiſche Nordbahn	40	—	—	62	4627	13 218	489
56	Böhmiſche Weſtbahn	221*	1015	—	778*	75 527	126 733	1590
57	Brünn-Roſſitzer	13	—	—	102	6525	25 337	17
58	Buſchtěhrader	15	—	—	35	4785	10 287	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	89	54	—	391	106 334	216 013	206
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	310*	116	606	2564*	752 734	1 549 187	566
61	Graz-Köflacher	19	—	4	93	435	2020	—
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	1209	3604	—	9521	1 936 960	4 049 564	—
	b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	77	22	—	531	17 980	69 867	—
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	118*	—	—	766*	63 618	78 347	—
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	843	852	15*	5401	561 499	1 012 457	393
	Kaiſerin Eliſabeth b. Lamb.-Gmund.	29	—	—	16	232	552	21
	Kaiſerin Eliſabeth c. Pferdebahn	1	14	7	—	—	—	—
65	Kaſchau-Oderberger	65	—	—	49	3356	659	32 580
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	134	—	—	344	16 585	36 865	186
67	a. Lemberg-Czernowitzer	613	112	in Kol. 177a	4161	297 444	685 169	312
	b. Czernowitz-Suczawaer	103	1	in Kol. 177a	188	44 963	242 022	767
	c. Rumäniſche Linie	85	117	in Kol. 177a	11	3016	6650	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	61	45	—	359	110 232	222 961	40
69	a. Oeſterreichiſche nördliche	521*	—	—	6255*	631 956	944 605	5388
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	1275*	—	—	18 416*	1 357 290	2 960 399	33 762
	c. Wien-Neu-Szönyer	43*	—	—	3778*	153 754	372 125	6795
70	I. Siebenbürger	in Kol. 177c	—	358*	1291*	75 654	246 908	6587
71	Südbahn und Tiroler	1815	—	in Kol. 177a	14 319	1 043 681	—	—
72	Süd-Norddeutſche	109	157	—	416	75 936	72 187	920
73	Theiß-Bahn	964*	799	—	6158*	523 843	1 110 051	5981
74	Turnau-Kralup-Prager	87	103	—	199	3887	11 945	—
75	Ungariſche Oſtbahn	15	—	—	236	15 577	35 213	—
C. Fremdländiſche Bahnen.								
76	Niederländiſche Staats-E.	—*	—	—	—*	—*	—	—
77	Grand Central Belge	105	—	—	in Kol. 178b	473 536	nicht notirt	—
78	Lüttich-Maſtrichter	7	—	—	—*	—*	—	—
79	Niederländiſche Rhein-E.	287	194	—	6321	136 861	622 788	—
80	a. Warſchau-Wiener	465	—	445	4287	46 055	nicht notirt	211
	b. Warſchau-Bromberger	184	—	183	1603	47 598	nicht notirt	141

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) II. Personen- und B. Durchschnitts-

	180 a.	180 b.	180 c.	180 d.	180 e.	181	182
	Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs 2c.) haben zurückgelegt	Zusammen	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
	Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
I. Staatsbahnen.							
1 Badische	654 674	5 059 659	18 148 674	—	4 984 375	28 847 382	2 107 433
2 Bayerische	1 073 114	9 693 399	20 138 660	—	5 232 643	36 137 816	nicht notirt
3 Friedrich-Franz-E.	52 120	907 226	1 235 708	1 602 789	1 064 272	4 862 115	726 785
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	4 346 818	nicht notirt
5 Oldenburgische	8764	424 814	1 542 367	—	504 846	2 480 791	230 027
6 Bebra-Hanauer	109 633	902 697	1 388 745	6323	3 450 325	5 857 723	653 842
7 Hannoversche	555 575	5 763 642	10 742 687	4 951 580	13 415 852	35 429 336	7 265 873*
8 Main-Weser-Bahn	147 371	1 407 058	3 623 217	48 022	8 584 272	13 809 940	4 321 765
9 Nassauische	131 059	852 846	2 384 364	—	1 225 479	4 593 748	513 168
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	308 394	3 551 642	5 796 200	8 495 607	5 588 936	23 740 779	2 580 343
11 Preuß. Ostbahn	952 884	5 927 398	7 700 653	9 687 200	13 251 864	37 519 999	6 453 423
12 Saarbrücker	35 685	643 108	1 583 610	928 745	2 631 215	5 822 363	329 925
13 Westfälische	65 954	914 833	2 565 468	1 851 878	3 033 331	8 431 464	884 806
14 Sächsische Staats-E.	290 220	6 029 569	16 493 055	97 327	853 357	23 763 528	2 869 335
15 Württembergische	997 543	6 931 764	12 744 398	—	in Kol. 180a—c	20 673 705	1 973 274
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltung.							
16 a. Bergisch-Märkische	209 295	3 535 681	11 151 712	5 584 248	5 144 173	25 625 109	1 652 106
b. Hessische Nordbahn	39 028	585 691	1 382 546	143 762	1 375 224	3 526 251	498 450
17 a. Oberschlesische	103 177	1 252 566	2 611 224	3 390 629	1 148 639	8 506 235	708 355*
b. Breslau-Posen-Glogauer	47 296	637 171	1 836 629	1 437 928	2 455 111	6 414 135	520 365*
c. Stargard-Posener	26 912	377 034	953 248	830 883	970 232	3 158 309	369 650*
d. Neisse-Brieger	7402	96 088	234 968	420 328	428 950	1 187 736	54 039*
e. Wilhelms-Bahn	17 077	195 919	524 844	962 049	139 068	1 838 957	125 957
18 Rhein-Nahe-E.	56 406	549 580	1 122 900	516 045	8 884 150	11 129 081	849 725
19 a. Gößnitz-Geraer	1281	85 385	415 482	—	18 867	521 015	11 278*
b. Greiz-Brunner	182	17 202	66 034	—	1609	85 027	1661*
20 a. Löbau-Zittauer	1643	109 457	525 694	—	30 400	667 194	14 017*
b. Zittau-Reichenberger	694	61 221	360 720	—	2026	424 661	7297*
b) in Privatverwaltung.							
21 a. Altona-Kieler	49 257	1 014 577	3 958 152	—	73 528	5 095 514	540 980
b. Schleswigsche	18 620	345 873	1 819 229	—	33 882	2 217 604	346 240
22 Bayerische Ostbahnen	350 715	3 236 319	7 755 320	—	841 385	12 183 739	nicht notirt
23 Berlin-Anhaltische	326 048	3 460 945	5 020 684	1 094 193	6 357 382	16 259 252	1 912 042
24 Berlin-Görlitzer	26 889	371 039	1 210 324	1 530 639	633 944	3 772 835	313 334
25 Berlin-Hamburger	212 655	2 413 021	3 008 622	3 980 402	2 252 155	11 866 855	1 703 084
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	311 105	2 337 737	3 468 612	3 041 847	5 236 783	14 396 084	1 203 107
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	52 238	1 357 620	2 959 760	3 652 393	2 627 805	10 649 816	883 168
b. Starg.-Cösl.-Clb.	7782	309 797	755 014	998 217	1 037 263	3 108 073	293 475
c. Cöslin-Danziger	1293	105 884	407 865	219 270	197 193	931 505	101 618
d. Vorpommersche	20 294	496 968	1 378 397	1 345 025	1 208 063	4 448 747	427 374
28 Braunschweigische	315 878	2 242 716	3 125 407	5116	168 200*	5 857 317	1 644 201
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	30 750	749 219	2 634 818	1 859 448	599 048	5 873 283	475 883
30 Frankfurt-Hanauer	53 683	732 598	1 269 398	—	394 694	2 450 373	136 108
31 Glückstadt-Elmshorner	893	55 165	328 083	—	9377	393 518	39 541
32 Hessische Ludwigs-E.	316 465	2 528 727	5 056 931	—	10 600 695	18 502 818	848 439
33 Homburger	64 470	330 577	752 588	—	20 053	1 167 688	41 949
34 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
35 Köln-Mindener	552 893	3 779 226	4 278 784	8 615 732	15 440 465	32 667 100	4 131 179
36 a. Leipzig-Dresdener	139 432	2 163 533	6 229 578	—	653 534*	9 186 077	324 418
b. Cottbus-Großenhainer	2063	38 464	250 255	—	in Kol. 180e	290 782	7080
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3282	162 519	544 542	—	—	710 343	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	21 568	424 497	1 260 149	—	nicht notirt	1 706 214	205 663
39 Märkisch-Posener	6544	109 286	532 201	370 557	659 493	1 678 081	98 078

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

183					184	185			
a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen.	Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter	b. Fahrzeuge (Kol. 177)	c. Thiere (Kol. 178 2c.)	
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
10 335 840	—	90 778 728	289 807 566	in Kol. 183d	390 922 134	22 474 485	49 488	12 245 877	1
—	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	2
999 027	—	11 272 787	25 291 165	in Kol. 183d	37 562 979	2 803 842	454 632	4 138 708	3
—	—	—	—	—	42 261 112	—	nicht notirt	nicht notirt	4
600 559	4 630	877 641	20 282 934	4 568 646	26 334 410	221 500	93 117	2 131 668	5
2 312 890	15 298	5 547 028	39 280 557	in Kol. 183d	47 155 773	2 577 471	1 298 477*	2 663 069	6
17 831 946	—	62 782 108	530 095 812	281 693 058	892 402 924	22 000 899	3 759 995	27 421 315	7
7 915 000	46 997	11 646 973	102 216 300	23 291 248	145 116 518	2 448 061	7 734 838	11 555 803	8
790 161	1 462	5 311 102	91 940 338	17 273 261	115 316 324	2 459 551	1 652 378	4 701 748	9
7 932 977	193	49 566 765	386 396 470	682 907 290	1 126 803 695	43 629 000*	7 654 907	11 076 947	10
13 456 926	—	59 236 956	547 392 439	14 456 834	634 543 155	91 854 234*	120 743 131	58 837 376	11
1 138 828	—	1 843 100	85 279 113	110 434 542	198 695 583	4 752 975	750 610	2 031 101	12
3 832 836	50 226	17 069 230	221 828 176	168 461 835	411 242 303	12 857 589	2 055 440	5 882 986	13
11 762 608	—	52 684 870	824 213 284	in Kol. 183d	888 660 762	7 318 399	nicht notirt	nicht notirt	14
—	—	—	—	—	435 872 913	—	nicht notirt	nicht notirt	15
8 237 965	1 025 219	22 557 081	529 256 081	587 508 741	1 148 585 087	20 990 872	89 204*	8 632 581	16a
2 102 503	57 452	9 578 268	141 591 152	in Kol. 183d	153 329 375	1 676 821	509 624*	1 098 754	- b
893 010	—	9 398 065	258 673 980	675 900 838	944 865 893	38 518 070*	62 300	4 757 409	17a
798 045	—	5 195 066	88 233 878	103 856 521	198 083 510	13 147 810*	385 794	2 475 699	- b
764 614	—	3 664 931	67 116 966	30 803 020	102 349 531	5 863 337*	68 302	2 592 899	- c
119 479	—	425 649	5 901 531	7 448 053	13 894 712	81 227*	16 423	177 263	- d
167 461	—	1 599 555	45 425 298	81 140 859	128 333 173	4 874 958*	9 495	499 222	- e
1 791 921	1 348*	3 334 839	70 651 375	29 109 180	104 888 663	4 372 611	745 230	3 504 386	18
150 267	—	947 281	10 563 729	in Kolonne 183d	11 661 277	4 780	nicht notirt	nicht notirt	19a
31 771	—	83 980	901 154		1 016 905	—			- b
188 097	—	1 096 785	16 825 685		18 110 567	—			20a
94 785	—	457 063	11 605 441		12 157 289	—			- b
2 362 048*	—	29 099 186*	39 218 409	in Kol. 183d	70 679 643	2 616 501	93 395	6 767 893	21a
735 614*	—	10 497 108*	14 992 739	„ „ 183d	26 225 461	1 378 692	32 754	7 162 438	- b
—	—	—	—	—	516 409 618	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	22
9 477 356	261 462	30 828 422	162 374 741	54 278 936	257 220 917	3 850 672	in Kol. 183d	18 867 638	23
1 359 199	88 273	6 766 248	78 886 551	26 340 966	113 441 237	581 301	1 436 408	558 687	24
9 200 424	—	129 658 353	145 879 902	4 138 946	288 877 625	8 583 674	9 995*	19 494 795	25
7 317 607	—	132 587 195	70 570 516	12 197 875	222 673 193	—	62 960	6 660 000	26
2 303 660	181 653	8 907 326	110 782 565	2 976 601	125 151 805	3 866 696	89 048	8 458 188	27a
430 859	66 849	1 754 218	23 651 455	1 125 346	27 028 727	3 755 566	20 410	2 830 640	- b
87 017	10 507	372 596	4 151 751	39 245	4 661 116	9 740 162	5 926	843 982	- c
881 405	74 218	2 374 360	20 299 354	1 806 013	25 435 350	2 359 309	52 704	2 730 833	- d
5 651 432	—	in Kol. 183d	394 682 341	in Kol. 183d	399 682 341	6 494 828	3 382 112	5 820 676	28
528 494	—	2 957 630	47 962 958	92 149 703	143 598 785	4 887 235	19 067	993 936	29
780 505	102 265	2 136 026	19 326 792	in Kolonne 183d	22 345 588	—	419	241 462	30
80 265	—	582 448	3 548 474		4 211 187	149 322	2 030	256 567	31
4 316 565	—	9 036 494	148 185 596		161 538 655	—	nicht notirt	nicht notirt	32
32 482	7 591	194 482	682 543		917 098	55 418	530	9 109	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
13 826 263	250 520	31 218 873	514 710 869	719 470 634	1 279 477 159	49 339 622	1 358 087*	27 916 815	35
3 996 738	1 025 284	18 876 962	166 131 785	66 535 571	256 566 340	1 122 832*	474 812	7 469 489	36a
145 978	2 772	525 995	4 177 770	1 199 477	6 051 992	—	3 340	19 913	- b
—	—	—	—	69 980	69 980	4 650	—	4 261	37
632 888	—	8 142 807	25 457 708	in Kol. 183d	34 233 403	215 242	583 227	1 245 180	38
314 378	9 243	1 395 755	5 661 431	413 401	7 794 208	125 275	55 653	948 044	39

(Fortf.) II. Personen- und

B. Durchschnitts-

	A. Deutsche Eisenbahnen.	180 a.	180 b.	180 c.	180 d.	180 e.	181	182
		Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs rc.) haben zurückgelegt	Zusammen	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
	II. Privatbahnen. (Fortf.)	Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz	65 231	1 144 349	3 189 225	1 479 316	1 358 980	7 237 101	703 137
	b. Halle-Kasseler	10 897	275 256	980 510	1 594 612	3 578 046	6 439 321	213 633
41	a. Magdeburg-Halberstädter	80 143	982 794	2 011 621	1 817 585	2 395 234	7 287 377	680 173
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10 334	234 229	582 519	925 988	745 559	2 498 629	203 776
	c. Stendal-Salzwedel	294	16 353	86 181	157 633	46 196	306 657	18 984
42	Niederschlesische Zweigbahn	4 605	100 256	235 497	543 759	1 228 753	2 112 870	100 037
43	Nordhausen-Erfurter	3 946	100 851	491 447	—	172 795	769 039	59 506
44	Oberhessische	1 526	37 261	339 473	—	39 400	417 660	18 490
45	Ostpreußische Südbahn	9 351	228 054	818 601	956 664	728 226	2 740 896	168 472
46	Pfälzische Eisenbahnen	40 174	1 441 886	4 788 938	—	nicht notirt	6 270 998	479 382
47	Rechte Oder-Ufer-E.	19 054	256 522	810 498	1 344 356	435 201	2 865 631	199 383
48	Rheinische	2 418 682	7 280 251	10 588 919	415 172	13 686 763	34 389 787	5 530 965
49	Taunus-E.	117 705	941 948	2 038 220	—	in Kol. 180a—c	3 097 873	244 736
50	a. Thüringische	192 138	2 757 300	5 722 128	103 497	7 964 916	16 739 979	1 703 825
	b. Werra-E.	17 650	397 149	1 169 366	—	352 949	1 937 114	291 730
51	Tilsit-Insterburger	2 156	53 241	109 489	245 748	125 699	536 333	46 387
	B. Oesterreichische Bahnen.							
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	77 591	657 061	1 185 804	1 224 910	329 060	3 474 426	258 838
	b. südliche Linie	25 863	224 898	395 268	408 303	109 686	1 164 018	86 279
53	Alföld-Fiumaner	6 018	119 558	253 523	612 043	46 764	1 037 906	74 566
54	Aussig-Teplitzer	14 779	101 320	379 299	—	10 234	505 632	89 707
55	Böhmische Nordbahn	10 227	94 989	579 115	612 022	3 997	1 300 350	121 887
56	Böhmische Westbahn	56 489	511 328	1 932 668	—	196 884	2 697 369	444 286
57	Brünn-Rossitzer	836	29 636	142 199	—	8 916	181 587	7 934
58	Buschtěhrader	3 281	62 001	354 275	371 120	3 293	793 970	43 603
59	Fünfkirchen-Barcs'er	4 399	74 595	152 525	263 676	110 249	605 444	43 382
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	125 595	1 149 862	4 725 692	—	1 781 850	7 782 999	688 848
61	Graz-Köflacher	922	27 515	361 101	—	12 961	402 499	10 745
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	824 291	4 941 157	11 521 290	1 807 042	5 634 058	24 727 838	4 979 760
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	12 870	159 184	794 242	—	95 413	1 061 709	109 939
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	50 292	413 141	2 066 816	2 992 394	467 674	5 990 317	622 673
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	642 691	2 880 221	3 073 320	—	6 037 385	12 633 617	2 756 528
	b. Lamb.-Gmund.	15 790	62 270	70 774	—	99 306	248 140	60 479
	c. Pferdebahn	—	—	14 270	—	28 258	42 528	1 172
65	Kaschau-Oderberger	2 430	44 293	127 512	109 129	19 018	302 382	28 628
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	12 319	163 805	744 601	1 910 577	148 730	2 980 032	135 369
67	a. Lemberg-Czernowitzer	40 916	451 998	1 935 807	—	327 602	2 756 323	359 586
	b. Czernowitz-Suczawaer	7 932	77 761	473 175	—	15 515	574 383	44 848
	c. Rumänische Linie	22 471	58 439	249 382	—	7 786	338 078	36 366
68	Mohacs-Fünfkirchener	4 715	84 475	135 826	358 711	79 295	663 022	51 185
69	a. Oesterreichische nördliche	427 252	3 294 318	9 346 940	—	1 779 844	14 848 354	3 086 428
	b. Oesterreichische südöstliche	772 146	4 747 542	8 675 986	—	3 160 089	17 355 763	2 848 949
	c. Wien-Neu-Szönyer	33 766	414 160	1 200 596	—	229 662	1 878 184	183 693
70	I. Siebenbürger	25 858	293 187	459 149	1 268 081	249 735	2 296 010	293 671
71	Südbahn und Tiroler	2 041 299	7 633 842	24 224 075	—	5 114 669	39 013 885	nicht notirt
72	Süd-Norddeutsche	22 582	291 948	1 076 028	1 067 050	226 887	2 684 495	213 226
73	Theiß-Bahn	131 680	1 538 360	3 426 307	1 449 999	1 581 927	8 128 273	1 216 681
74	Turnau-Kralup-Prager	17 837	137 333	561 664	562 061	50 346	1 329 241	101 888
75	Ungarische Ostbahn	6 509	61 123	72 949	261 322	62 755	464 651	60 712
	C. Fremdländische Bahnen.							
76	Niederländische Staats-E.	511 700	2 487 466	9 164 259	—	in Kol. 180a—c	12 163 425	651 700
77	Grand Central Belge	454 484	1 058 854	5 112 562	—	3 603 448	10 229 348*	nicht notirt
78	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—
79	Niederländische Rhein-E.	631 140	1 354 221	2 432 839	—	4 879 697	9 297 897	913 360
80	a. Warschau-Wiener	272 982	2 059 025	2 562 386	4 170 559	1 064 681	10 129 633	nicht notirt
	b. Warschau-Bromberger	55 770	547 584	535 685	974 671	216 514	2 330 224	nicht notirt

183					184	185			

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen.	Außerdem haben zurückgelegt: a. Betriebsdienst- und Baugüter	b. Fahrzeuge (Kol. 177)	c. Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.		Centnermeilen.		
4 750 480	156 991	15 005 239	134 409 941	30 296 578	184 619 229	—	465 001	6 438 470	40a
2 614 648	61 845	6 136 328	45 953 140	23 204 381	77 970 342	—	4 136 637	4 451 337	- b
3 423 657	—	in Kol. 183d	141 732 699	in Kol. 183d	145 156 356	—	636 857	5 538 657	41a
2 036 851	—	„ „ 183d	47 512 341	„ „ 183d	49 549 192	—	26 832	3 722 020	- b
64 572	—	„ „ 183d	971 475	—	1 036 047	—	912	119 314	- c
380 590	7 320	1 403 519	16 317 473	2 875 392	20 984 294	393 797	231 253	1 505 995	42
86 841	13 214	435 332	4 275 706	1 558 038	6 369 131	—	1 140	98 777	43
40 209	3 116	67 743	1 256 658	304 268	1 671 994	1 573 059	nicht notirt	nicht notirt	44
480 171	29 671	2 198 889	40 773 930	1 339 895	44 822 556	2 361 003	14 682	1 809 822	45
5 729 867	—	4 058 169	119 872 210	170 909 696	300 569 942	—	nicht notirt	nicht notirt	46
195 546	37 718	1 170 964	54 307 053	55 240 142	110 951 423	3 329 854	3 828	1 175 070	47
9 701 044	1 717 873	27 468 936	339 972 779	278 974 355	657 834 987	34 964 121	8 758 973	15 415 584	48
407 090	—	2 338 398	11 162 942	in Kol. 183d	13 908 430	—	248 103	620 954	49
7 624 871	212 533	25 676 196	197 082 434	42 546 144	273 142 178	6 655 047	5 809 870	14 055 875	50a
1 356 356	—	7 540 977	42 405 780	in Kol. 183d	51 303 113	—	i. K. 183a u. c	1 317 256	- b
51 502	8 553	261 158	2 103 969	1 216 359	3 641 541	254 966	4 172	446 817	51
—	—	—	—	—	211 518 400	in Kol. 184	nicht notirt	nicht notirt	52a
—	—	—	—	—	1 791 000	„ „ 184	nicht notirt	nicht notirt	- b
68 275	—	2 461 979	7 752 624	in Kol. 183d	10 282 878	in Kol. 183d	in Kol. 183d	in Kol. 183d	53
49 397	—	in Kol. 183d	3 667 559	45 944 023	49 660 979	nicht notirt	9 408	70 227	54
140 139	—	12 637 161	in Kol. 183c	18 750 082	31 527 382	800 619	8 594	102 473	55
443 412	—	101 679 960	„ „ 183c	65 553 159	167 676 531	5 735 876	—	—	56
11 400	—	1 950 310	„ „ 183c	10 195 597	12 157 307	1 375 192	in Kol. 183c	in Kol. 183c	57
26 595	—	2 113 536	1 972 752	59 517 354	63 630 237	2 233 036	i. K. 183c u. d	i. K. 183c u. d	58
55 316	—	in Kol. 183d	7 401 642	2 796 177	10 253 135	277 737	48 609	1 845 194	59
689 227	—	23 636 085	233 851 012	11 874 596	270 050 920	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	60
7 913	—	718 210	4 432 385	24 067 083	29 225 591	443 892	326	9 521	61
7 022 248	—	122 451 062	584 502 871	721 776 125	1 435 752 306	73 370 538	i. K. 183a u. d	i. K. 183a u. d	62a
90 364	—	2 850 687	12 306 523	18 917 376	34 164 950	292 810	i. K. 183a u. d	i. K. 183a u. d	- b
286 031	—	13 520 356	43 028 599	6 339 577	63 174 563	11 160 017	85 412	1 111 659	63
7 372 730	—	29 770 760	445 400 759	26 330 255	508 874 504	40 509 839	6 303 240	23 219 329	64a
50 668	—	593 569	3 979 116	2 032 690	6 656 043	190 140	4 167	1 712	- b
590	—	2 721 252	3 694 988	2 365	6 419 195	1 823 821	3 500	—	- c
286 174	—	5 518 886	in Kol. 183c	7 392 413	13 197 473	nicht notirt	8 736	17 864	65
132 358	—	10 078 396	23 583 985	8 755 231	42 549 970	3 078 864	42 267	310 968	66
259 404	—	in Kol. 183d	59 324 409	568 981	60 152 794	14 294 910	321 777	19 833 155	67a
52 401	—	in Kol. 183d	3 798 215	15 624	3 866 240	1 633 704	63 559	2 704 264	- b
23 818	—	in Kol. 183d	1 771 220	20 196	1 815 234	2 261 286	178 975	424 819	- c
22 108	—	in Kol. 183d	4 023 716	37 149 204	41 195 028	354 938	18 895	921 905	68
4 699 844	—	552 587 992	in Kol. 183c	155 261 608	712 549 444	43 789 805	in Kol. 185c	29 010 168	69a
4 666 632	—	708 453 364	„ „ 183c	75 098 105	788 218 101	106 564 855	„ „ 185c	92 971 210	- b
893 517	—	83 308 051	„ „ 183c	2 494 075	86 695 643	4 945 880	„ „ 185c	5 072 936	- c
130 372	—	11 440 741	40 327 130	5 551 644	57 449 887	6 105 527	930 507	6 023 532	70
17 109 759	—	76 647 327	1 572 870 138	in Kol. 183d	1 666 627 224	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	71
452 885	—	in Kol. 183d	107 792 815	„ „ 183d	108 245 700	9 563 951	„ „ 183d	„ „ 183d	72
985 975	—	52 329 336	169 113 225	7 270 336	229 698 872	30 607 829	1 359 960	16 368 468	73
152 433	—	28 974 305	in Kol. 183c	in Kol. 183c	29 126 738	325 639	in Kol. 183c	in Kol. 183c	74
25 665	—	3 245 404	3 752 708	20 056	7 043 918	4 668 039	15 870	557 970	75
—	—	—	—	—	125 733 960	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	76
—	—	—	—	—	nicht notirt	—	nicht notirt	nicht notirt	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
11 801 754	—	7 810 867	62 344 971	64 735 387	146 692 979	24 621 580	438 986	5 115 875	79
814 535	—	9 156 423	108 411 276	223 630 480	342 012 714	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	80a
203 411	—	3 017 388	45 301 292	18 768 861	67 290 952	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) B. **Durchschnitts-**

Durchschnittlich haben durchfahren:

A. Deutsche Eisenbahnen.	186 a. jede Person in der I. Klasse	186 b. jede Person in der II. Klasse	186 c. jede Person in der III. Klasse	186 d. jede Person in der IV. Klasse	186 e. jeder Militair ꝛc.	187 jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	188 a. jeder Zoll-Centner Eilgut	188 b. jeder Zoll-Centner Postgut	188 c. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	188 d. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	188 e. jeder Zoll-Centner Kohlen und Coake	188 f. jeder Zoll-Centner Betriebsdienst- und Baugut	189 jeder Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt
	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.
I. Staatsbahnen.													
1 Badische	10,24	5,15	2,78	—	10,02	3,57	12,91	—	13,49	9,84	i. K. 188d	12,47	10,57
2 Bayerische	18,16	9,05	3,24	—	9,37	4,58	—	—	—	—	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	8,05	7,10	6,05	5,31	11,08	6,60	9,77	—	10,98	8,73	i. K. 188d	6,83	9,82
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	2,79	—	—	—	—	—	—	7,55
5 Oldenburgische	6,62	4,63	3,52	—	7,98	4,18	8,42	5,17	7,69	7,46	8,18	2,84	7,80
6 Bebra-Hanauer	15,39	10,21	4,66	6,14	17,16	9,83	15,81	12,54	15,28	12,28	i. K. 188d	6,98	12,58
7 Hannoversche	12,96	9,04	5,34	4,87	13,39	7,30	15,88	—	16,34	14,50	12,92	3,40	13,89
8 Main-Weser-B.	14,19	11,39	5,98	5,18	8,34	6,55	19,10	26,11	17,38	12,09	7,54	9,09	11,50
9 Nassauische	4,57	3,56	2,42	—	13,26	3,41	7,86	1,00	7,08	7,40	6,87	4,95	7,19
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	23,85	14,04	6,89	5,33	14,08	7,87	21,19	1,29	21,25	23,61	29,47	20,64	24,65
11 Preuß. Ostbahn	50,70	17,76	7,76	9,47	28,66	13,96	35,17	—	37,44	29,56	5,54	2,98	27,48
12 Saarbrücker	4,88	3,06	2,39	2,89	4,21	3,04	3,81	—	4,30	5,81	2,84	3,98	3,61
13 Westfälische	7,48	6,57	3,93	4,75	8,50	4,45	12,00	6,50	12,69	10,09	10,60	4,40	10,40
14 Sächsische Staats-E.	12,10	5,63	3,57	1,20	6,13	4,08	12,18	—	12,77	9,81	i. K. 188d	1,39	9,50
15 Württembergische	5,18	4,09	2,44	—	—	2,91	—	—	—	—	—	—	11,82
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung.													
16 a. Bergisch-Märkische	4,08	3,01	2,35	2,35	9,14	2,89	8,89	4,97	9,10	7,77	6,28	3,59	6,72
b. Hessische Nordbahn	4,84	5,67	4,70	3,98	4,84	4,85	7,88	6,64	9,32	11,50	i. K. 188d	5,88	11,14
17 a. Oberschlesische	10,87	6,61	4,78	4,39	8,84	5,14	10,88	—	14,65	12,00	14,56	15,64	13,76
b. Breslau-Posen-Glogauer	8,89	9,07	6,74	6,14	12,88	8,20	12,31	—	14,84	12,81	18,43	14,84	16,28
c. Stargard. Posener	8,81	8,75	6,03	7,07	10,12	7,95	11,30	—	11,11	13,58	13,74	15,70	13,53
d. Neisse-Brieger	4,28	5,20	4,01	3,97	5,86	4,68	5,68	—	5,83	5,16	5,16	3,05	5,29
e. Wilhelms-Bahn	6,20	5,40	4,92	3,15	4,57	3,82	6,79	—	6,20	6,98	8,49	4,71	7,64
18 Rhein-Nahe-E.	4,27	5,04	3,48	3,30	13,98	8,96	10,96	1,00*	10,78	10,38	11,39	5,66	10,00
19 a. Gößnitz-Geraer	4,08	3,08	2,81	—	3,85	2,45	3,98	—	4,24	3,99	in Kol. 188d	3,19	4,01
b. Greiz-Brunner	1,60	1,49	1,37	—	1,55	1,40	1,59	—	1,59	1,53		—	1,54
20 a. Löbau-Zittauer	3,66	3,85	2,49	—	3,59	2,64	4,19	—	4,21	4,18		—	4,16
b. Zittau-Reichenberger	3,17	2,57	2,02	—	2,19	2,08	3,42	—	3,42	3,37		—	3,37
b) in Privatverwaltung.													
21 a. Altona-Kieler	8,88	3,85	3,24	—	5,67	3,82	9,57*	—	11,77*	7,74	i. K. 188d	7,01	8,98
b. Schleswigsche	10,50	7,28	4,63	—	7,55	4,96	10,51*	—	11,00*	9,08	" " 188d	8,78	9,71
22 Bayerische Ostbahnen	29,31	13,60	4,85	—	10,85	5,86	—	—	—	—	—	—	22,94
23 Berlin-Anhaltische	18,87	13,04	6,84	7,32	16,42	10,09	18,92	12,86	18,15	14,50	8,84	7,77	13,02
24 Berlin-Görlitzer	12,73	9,78	6,07	6,79	11,87	7,27	14,99	15,62	16,88	19,36	14,45	13,98	17,78
25 Berlin-Hamburger	14,54	8,82	4,12	6,09	14,11	6,49	19,79	—	22,48	19,71	7,16	13,21	20,39
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	8,72	9,03	5,36	5,52	17,82	7,79	15,89	—	17,45	16,52	5,99	—	15,82
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	10,73	9,39	6,71	6,22	10,89	7,44	10,39	9,39	11,53	9,08	8,72	2,49	9,51
27 Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Clb.	12,65	9,58	6,71	6,07	14,38	8,13	13,06	10,68	13,67	10,51	10,77	5,67	10,80
27 Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	7,70	5,62	3,72	4,59	8,64	4,67	8,57	11,08	1,36	6,87	13,00	0,89	7,03
27 Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	10,56	8,48	5,84	5,26	12,70	6,91	12,88	8,39	12,36	7,79	10,31	1,46	8,83
28 Braunschweigische	5,07	4,38	4,58	0,30	11,15	4,76	10,53	—	i. K. 188d	9,73	i. K. 188d	3,10	9,74
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	7,46	6,08	4,85	4,95	5,17	5,09	8,11	—	7,95	6,58	7,54	5,68	7,18
30 Frankfurt-Hanauer	3,24	3,68	3,14	—	2,95	3,14	3,41	3,88	3,50	3,62	in Kol. 188d	—	3,60
31 Glückstadt-Elmshorner	2,95	3,01	2,56	—	3,53	2,63	3,00	—	3,30	3,43		2,80	3,81
32 Hessische Ludwigs-E.	7,58	4,92	2,38	—	15,00	5,47	7,50	—	8,04	7,61		—	7,62
33 Homburger	2,38	2,29	2,07	—	2,41	2,15	2,39	2,41	2,86	2,26		2,41	2,27
34 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Köln-Mindener	12,60	6,64	4,01	3,41	20,91	6,60	15,58	9,82	16,58	9,11	9,02	8,85	9,55
36 a. Leipzig-Dresdener	9,08	6,86	4,51	—	8,84	4,88	9,72	8,65	9,18	9,70	10,01	—	9,78
b. Cottbus-Großenhainer	6,55	3,29	3,86	—	i. K. 186c	4,01	8,31	7,00	9,64	9,45	7,56	—	8,24
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,80	0,75	0,80	—	—	0,79	—	—	—	—	0,50	0,50	0,50
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	5,41	5,01	3,72	—	—	4,00	6,48	—	7,04	6,96	i. K. 188d	5,0	6,97
39 Märkisch-Posener	9,83	7,96	3,68	5,13	18,02	7,72	11,87	8,70	12,21	10,79	3,54	10,85	10,51

Güter=Verkehr.

Verhältnisse.

190 a. beim Personen-Verkehre (Personenmeilen)	190 b. beim Güter-Verkehre (Centnermeilen)	191 a. Personen-Frequenz (d. eing. Bahn geg. einand.)	191 b. Güter-Frequenz	192 a. I. Klasse (Sgr.)	192 b. II. Klasse	192 c. III. Klasse	192 d. IV. Klasse	192 e. für jeden Militair etc. (Sgr.)	193 für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	194 a. Eilgut (Pfg.)	194 b. Postgut	194 c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut) (Pfg.)	194 d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	194 e. Kohlen und Coaks (Pfg.)	195 für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt	
235 913	3 196 943	23,6	320	6,18	3,89	2,13	—	1,30	2,37	8,65	—	i. K. 194d	2,77	i. K. 194d	2,96	1
152 977	—	15,3	—	6,70	3,96	2,57	—	2,63	3,03	—	—	—	—	—	—	2
125 766	971 624	12,6	97	—	—	—	—	—	2,51	—	—	—	—	—	3,37	3
373 759	3 633 801	37,4	363	—	—	—	—	—	3,76	—	—	—	—	—	3,66	4
123 300	1 308 867	12,3	131	5,59	3,40	2,24	—	1,13	2,23	10,28	12,00	5,78	2,07	1,25	2,55	5
305 090	2 456 030	30,5	246	6,0	4,20	2,53	1,51	1,16	2,06	10,33	10,88	5,35	2,40	i. K. 194d	3,39	6
322 445	8 121 836	32,2	812	6,20	4,06	2,68	1,51	1,09	2,01	8,73	—	3,88	2,09	1,13	2,04	7
522 510	5 490 598	52,3	549	6,52	4,32	2,41	1,51	1,58	2,58	9,60	10,23	4,63	2,30	1,45	2,75	8
170 265	4 274 145	17,0	427	5,81	3,38	2,13	—	1,41	2,26	9,75	—	4,46	1,67	1,40	1,82	9
317 645	15 076 314	31,8	1508	6,14	4,05	2,43	1,50	1,33	2,13	9,91	20,58	4,77	2,16	1,10	1,62	10
308 097	5 210 569	30,8	521	6,45	4,73	2,69	1,55	1,15	2,27	9,70	—	5,47	2,16	1,79	2,62	11
278 715	9 511 517	27,9	951	6,00	3,96	2,60	1,33	1,60	2,13	11,15	—	5,78	2,13	2,21	2,22	12
162 581	7 929 855	16,3	793	6,40	4,20	2,80	1,51	1,00	2,51	10,08	12,00	5,04	2,28	1,32	2,04	13
219 099	8 193 442	21,9	819	6,13	3,58	2,36	1,41	1,01	2,66	11,53	—	5,60	2,35	i. K. 194d	2,57	14
162 439	3 424 788	16,2	342	5,52	3,75	2,31	—	—	2,96	—	—	—	—	—	2,61	15
295 118*	12 705 593	29,5	1271	5,68	4,11	2,73	1,75	1,17	2,43	10,49	11,14	5,15	2,93	1,80	2,12	16a
177 914	7 736 093	17,8	774	6,80	4,66	2,65	1,50	1,15	2,40	10,48	12,04	5,33	1,92	i. K. 194d	2,04	- b
270 813*	27 127 933	27,1	2713	6,11	4,37	2,43	1,50	1,16	2,25	12,35	—	6,43	2,35	1,46	1,75	17a
230 393	7 115 069	23,0	712	5,84	4,32	2,59	1,50	1,16	2,00	10,36	—	5,52	2,17	1,12	1,76	- b
139 563	4 522 737	14,0	452	5,84	4,32	2,53	1,50	1,16	2,50	11,04	—	5,68	2,33	1,17	2,15	- c
192 190	2 248 335	19,2	225	5,58	4,02	2,62	1,50	1,16	1,83	11,78	—	6,18	2,77	2,12	2,63	- d
81 586*	5 206 214	8,2	521	6,22	4,35	2,48	1,58	1,33	2,16	12,19	—	6,18	2,53	2,02	2,27	- e
695 567	6 555 542	69,6	656	6,18	4,22	2,74	1,26	1,44	1,72	10,99	10,01*	5,34	2,14	1,51	2,37	18
112 774	2 524 086	11,3	252	5,76	3,29	2,24	—	0,93	2,38	12,05	—	7,24	2,90	in Kol. 194d	3,37	19a
54 504	651 862	5,5	65	7,09	3,94	2,92	—	1,29	3,11	24,32	—	12,12	5,19		6,36	- b
147 937	4 015 647	14,8	402	5,94	3,52	2,48	—	1,05	2,59	12,03	—	5,79	2,09		2,42	20a
119 623	3 424 588	12,0	342	7,56	3,91	2,47	—	1,18	2,63	12,65	—	6,62	2,50		2,73	- b
158 246	2 195 020	15,8	220	6,06	4,23	2,88	—	1,48	3,17	9,30*	—	3,76*	2,21	i. K. 124d	3,09	21a
72 708	859 851	7,3	86	6,00	4,50	2,83	—	1,52	3,10	11,48*	—	4,53*	2,30	„ „ 194d	3,30	- b
149 677	6 344 099	15,0	634	5,10	3,37	2,15	—	1,14	2,49	—	—	—	—	—	2,24	22
330 856	5 234 131	33,1	523	6,30	4,45	2,82	1,63	1,55	2,66	10,66	13,52	2,97	i. K. 124e	1,54	2,26	23
136 697	4 110 190	13,7	411	5,39	4,13	2,62	1,50	1,18	2,13	8,33	8,50	4,57	1,36	1,09	1,90	24
298 763	7 272 851	30,0	727	6,50	4,65	3,27	1,51	1,96	2,80	9,38	—	3,36	2,41	2,03	3,11	25
736 749	11 395 762	73,7	1140	6,90	4,60	2,90	1,60	2,10	2,71	9,40	—	3,85	2,23	1,55	3,144	26
360 034	4 230 960	36,0	423	6,98	4,83	2,58	1,69	2,87	2,65	11,91	13,03	6,17	2,64	2,40	3,08	27a
136 021	1 182 876	13,6	118	6,58	4,67	2,94	1,69	2,57	2,60	14,13	13,08	6,35	2,46	2,22	2,82	- b
62 100	310 741	6,2	31	6,55	4,66	2,94	1,69	2,57	2,60	13,35	13,00	7,04	3,23	1,91	3,30	- c
146 052	835 041	14,6	84	6,52	4,57	2,78	1,55	2,09	2,44	9,02	13,01	5,57	2,31	1,75	3,41	- d
153 816	10 495 860	15,4	1050	i. K. 133e	i. K. 192e	3,68	i. K. 193e	—*	—*	10,41	—	i. K. 124d	2,11	i. K. 194d	2,22	28
257 600	6 298 192	25,8	630	5,34	3,32	2,33	1,52	1,32	2,30	12,05	—	6,36	2,56	2,02	2,33	29
448 786	4 092 598	44,9	409	6,06	3,03	1,68	—	3,43	2,47	10,65	14,04	6,72	3,46	in Kol. 194d	4,06	30
87 448	935 819	8,7	94	8,56	4,16	2,72	—	1,63	2,97	14,03	—	7,73	2,60		3,55	31
478 109	4 174 125	47,8	417	6,0	3,10	1,70	—	1,50	2,00	9,43	—	5,07	2,22		2,57	32
484 518	380 538	48,4	38	7,42	3,32	2,00	—	1,66	2,33	13,40	5,70	8,50	3,70		5,20	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
460 632	18 041 642	46,1	1804	6,72	4,30	2,73	1,56	1,62	2,15	9,22	12,00	4,68	2,12	1,47	1,20	35
305 897	8 543 668	30,6	854	6,00	4,29	2,20	—	1,50	2,63	10,40	4,74	4,57	2,23	1,31	2,26	36a
27 432	570 943	2,7	57	5,02	2,62	2,48	—	1,0	2,65	9,64	4,30	4,73	2,34	1,20	2,52	- b
887 929	87 475	88,8	9	4,33	3,27	2,14	—	—	2,42	—	—	—	—	10,34	10,34	37
115 676	2 320 909	11,6	232	5,58	4,03	2,77	—	—	3,13	12,0	—	6,24	2,53	i. K. 194d	3,96	38
46 356	215 309	4,6	22	5,72	4,06	2,67	1,51	1,15	1,93	10,32	12,68	5,55	2,81	2,22	3,42	39

(Fortſ.) **II. Perſonen= und**

(Fortſ.) B. **Durchſchnitts-**

A. Deutſche Eiſenbahnen.	186 a.	186 b.	186 c.	186 d.	186 e.	187	188 a.	188 b.	188 c.	188 d.	188 e.	188 f.	189
	Durchſchnittlich haben durchfahren:												
	jede Perſon in der				jeder	jede Perſon (ohne Unterſchied der Klaſſe)	jeder Zoll-Centner						jeder Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	I. Klaſſe	II. Klaſſe	III. Klaſſe	IV. Klaſſe	Militair ꝛc.		Eilgut	Poſtgut	Frachtgut d. Normal-klaſſe (und ſperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klaſſe (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	Betriebs-dienſt- und Baugut	
	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	10,19	7,10	4,56	3,61	8,79	5,06	10,51	8,88	10,67	7,65	3,14	—	6,19
b. Halle-Kaſſeler	8,47	6,09	4,81	4,51	18,84	8,14	14,17	8,09	12,49	10,93	6,59	—	8,95
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	5,14	4,71	3,58	2,23	5,26	3,86	5,61	—	ſ. K. 188d	4,56	ſ. K. 188d	—	4,58
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	10,33	7,61	5,35	4,25	10,46	5,83	10,50	—	„ „ 188d	8,63	„ „ 188d	—	8,31
c. Stendal-Salzwedel	6,97	4,78	6,93	3,51	5,53	3,89	5,46	—	„ „ 188d	5,19	—	—	5,15
42 Niederſchleſiſche Zweigbahn	6,07	5,64	4,51	4,72	8,36	6,93	7,16	6,45	6,77	6,43	4,01	5,34	6,16
43 Nordhauſen-Erfurter	4,76	4,64	3,41	—	6,16	3,92	5,89	5,90	7,40	6,19	5,10	—	5,93
44 Oberheſſiſche	2,56	2,86	2,69	—	3,63	2,51	5,56	4,60	4,81	3,69	4,56	4,46	3,63
45 Oſtpreußiſche Südbahn	7,23	6,21	4,87	4,99	8,99	5,69	8,78	8,16	9,54	9,63	8,57	8,34	9,58
46 Pfälziſche Eiſenbahnen	5,18	3,67	2,70	—	—	2,94	9,04	—	7,89	7,18	11,95	—	9,09
47 Rechte Oder-Ufer-E.	6,98	5,17	4,30	3,91	6,66	4,54	13,40	10,70	11,50	10,41	13,68	10,50	11,80
48 Rheiniſche	8,19	5,68	2,92	2,40	14,63	5,36	12,07	8,41	12,77	11,29	8,15	10,51	9,72
49 Taunus-E.	3,60	2,71	2,39	—	—	2,49	4,88	—	3,00	3,22	ſ. K. 188d	—	3,96
50 a. Thüringiſche	16,23	7,82	4,19	2,66	17,15	7,46	13,98	7,64	14,16	13,95	8,26	12,57	12,59
b. Werra-E.	8,47	5,48	3,54	—	9,33	4,38	11,17	—	13,19	10,66	ſ. K. 188d	—	10,96
51 Tilſit-Inſterburger	6,51	6,46	5,91	4,76	6,69	5,50	6,86	6,69	6,59	5,42	7,00	3,65	5,46
B. Oeſterreichiſche Bahnen.													
52 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	10,74	8,79	6,76	6,69	12,85	7,44	—	—	—	—	—	—	18,67
Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	3,50	2,90	2,40	2,80	5,0	3,0	—	—	—	—	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner	3,97	4,05	4,66	4,87	8,06	4,79	6,84	—	6,08	6,55	ſ. K. 188d	ſ. K. 188d	6,49
54 Auſſig-Teplitzer	2,82	2,06	2,40	—	3,00	2,51	2,75	—	ſ. K. 188d	1,81	1,93	—	1,99
55 Böhmiſche Nordbahn	3,17	3,91	3,93	2,99	4,93	3,15	6,38	—	5,83	ſ. K. 188c	6,56	5,64	6,21
56 Böhmiſche Weſtbahn	11,85	10,80	6,15	—	12,78	7,05	16,53	—	13,61	„ „ 188e	8,93	6,42	11,18
57 Brünn-Roſſitzer	2,36	2,55	2,54	—	2,64	2,52	1,31	—	1,30	„ „ 188c	3,50	0,67	2,87
58 Buſchtěhrader	4,24	3,38	3,69	2,17	4,79	2,67	5,00	—	2,75	3,00	3,07	2,45	3,70
59 Fünfkirchen-Barcs'er	3,90	3,16	3,49	2,86	4,19	3,24	5,59	—	ſ. K. 188d	6,76	7,51	5,66	6,91
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	20,50	15,79	10,20	—	34,66	13,11	22,07	—	28,06	31,46	28,06	—	28,04
61 Graz-Köflacher	4,83	3,11	2,69	—	2,15	2,87	4,46	—	3,61	4,79	4,98	1,96	4,80
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	15,05	12,38	8,39	9,87	11,08	9,76	19,68	—	21,16	15,14	26,93	18,60	20,06
b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	6,08	5,87	4,90	—	7,86	5,20	8,25	—	8,54	5,58	8,45	3,24	7,15
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	11,70	8,10	8,09	8,75	22,33	8,88	13,44	—	18,44	22,93	16,32	22,85	20,59
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	27,07	18,06	6,26	—	4,70	6,45	21,83	—	15,36	27,09	10,51	13,02	23,96
Kaiſerin Eliſabeth b. Lamb.-Gmund.	3,97	3,82	3,15	—	3,19	3,65	3,90	—	3,87	3,56	4,00	3,96	3,71
Kaiſerin Eliſabeth c. Pferdebahn	—	—	5,39	—	2,09	2,66	6,03	—	10,20	10,16	5,63	10,20	10,17
65 Kaſchau-Oderberger	3,55	3,64	3,09	3,21	4,0	3,20	3,9	—	3,0	ſ. K. 188c	1,6	—	2,39
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	6,45	4,81	3,78	4,69	4,97	4,45	5,79	—	7,66	6,74	6,70	8,24	6,85
67 a. Lemberg-Czernowitzer	19,90	16,70	13,06	—	18,68	14,16	27,33	—	24,35	23,55	11,35	17,50	23,71
b. Czernowitz-Suczawaer	10,58	4,37	6,17	—	8,87	5,93	9,64	—	8,89	9,95	12,0	6,0	9,54
c. Rumäniſche Linie	13,88	6,84	8,91	—	26,21	8,88	16,53	—	10,03	9,33	16,50	33,13	9,49
68 Mohacs-Fünfkirchener	6,12	5,79	5,20	4,66	5,78	4,83	5,70	—	ſ. K. 188d	5,65	7,24	2,44	6,65
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	18,53	10,59	6,57	—	22,15	7,99	21,62	—	20,43	ſ. K. 188c	6,41	7,51	13,86
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	21,60	13,53	8,60	—	19,08	11,16	27,04	—	21,42	„ „ 188c	20,55	15,84	21,37
c. Wien-Neu-Szönyer	10,06	8,16	5,79	—	11,35	6,67	10,46	—	9,96	„ „ 188c	4,65	7,68	9,65
70 I. Siebenbürger	10,96	9,26	7,61	6,95	18,50	7,83	16,15	—	20,83	15,87	27,92	8,16	15,76
71 Südbahn und Tiroler	15,87	7,58	4,99	—	24,00	6,29	26,80	—	21,47	26,66	ſ. K. 188d	—	26,67
72 Süd-Norddeutſche	9,39	7,75	5,21	3,60	7,36	4,88	9,84	—	ſ. K. 188d	9,96	„ „ 188d	10,50	9,95
73 Theiß-Bahn	13,12	11,16	8,49	9,62	18,88	10,28	17,02	—	14,90	14,79	14,28	12,91	14,81
74 Turnau-Kralup-Prager	6,13	6,56	5,04	3,89	6,87	4,61	6,50	—	5,03	ſ. K. 188c	ſ. K. 188c	5,71	5,03
75 Ungariſche Oſtbahn	15,10	10,69	9,67	6,66	17,96	8,66	16,88	—	16,66	16,67	17,39	10,96	16,67
C. Fremdländiſche Bahnen.													
76 Niederländiſche Staats-E.	5,89	5,08	3,98	—	—	4,64	—	—	—	—	—	—	6,50
77 Grand Central Belge	5,99	4,04	2,96	—	2,59	2,36	—	—	—	—	—	—	—
78 Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 Niederländiſche Rhein-E.	8,38	7,61	5,09	—	4,84	5,66	10,43	—	14,41	13,23	12,86	7,05	12,84
80 a. Warſchau-Wiener	16,86	11,06	9,00	8,66	16,92	9,93	13,06	—	17,69	11,56	37,87	—	21,56
b. Warſchau-Bromberger	9,03	7,56	6,54	7,02	8,00	7,13	12,57	—	14,98	11,44	13,56	—	12,10

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

190 Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich a. beim Personen-Verkehre (Personenmeilen)	190 b. beim Güter-Verkehre (Centnermeilen)	191 Uebersichtliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der a. Personen-Frequenz (d. eine Bahn geg. einand.)	191 b. Güter-Frequenz	192 Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile: a. für jede Person in der I. Klasse (Sgr.)	192 b. II. Klasse (Sgr.)	192 c. III. Klasse (Sgr.)	192 d. IV. Klasse (Sgr.)	192 e. für jeden Militair rc. (Sgr.)	193 für jede Person (ohne Unterschied der Klasse) (Sgr.)	194 für jeden Zoll-Centner a. Eilgut (Pfge.)	194 b. Postgut (Pfge.)	194 c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut) (Pfge.)	194 d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) (Pfge.)	194 e. Kohlen und Coaks (Pfge.)	195 für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt (Pfge.)	
373 817	9 484 464	37,4	948	6,75	4,12	2,56	1,27	1,46	2,46	9,92	10,76	4,71	2,70	2,32	2,99	40a
289 408	3 504 285	28,9	350	6,0	4,50	3,01	1,50	1,12	2,26	7,24	10,82	4,59	2,78	1,41	2,62	- b
255 697*	4 887 420*	25,6	489	7,07	4,51	3,04	1,72	1,08	2,21	9,24	—	s. K. 194d	2,88	s. K. 194d	3,06	41a
174 729	3 464 978	17,5	346	6,10	4,50	3,50	1,50	1,12	2,14	8,68	—	„ „ 194d	3,00	„ „ 194d	3,24	- b
40 350	136 332	4,0	14	7,07	4,96	2,27	1,56	1,25	2,18	9,60	—	„ „ 194d	4,92	—	5,40	- c
222 407	2 208 873	22,2	221	7,02	4,56	3,02	1,81	3,02	1,92	11,05	12,05	6,25	2,52	1,57	3,12	42
75 842	628 119	7,6	63	5,59	4,20	2,78	—	1,43	2,68	12,96	12,19	6,47	3,17	1,86	3,24	43
41 476	166 037	4,1	17	6,00	4,46	3,02	—	2,00	3,07	12,68	11,79	7,12	3,30	2,02	3,32	44
91 181	1 451 078	9,1	145	6,00	4,22	2,82	1,41	1,25	2,06	6,62	11,29	5,97	2,53	1,87	2,76	45
157 365	7 540 023	15,7	754	5,78	3,11	1,97	—	—	3,71	8,56	—	4,29	2,10	1,61	1,98	46
80 202	3 105 273	8,0	311	5,92	4,52	3,05	2,01	1,25	2,50	9,17	9,42	7,46	2,27	1,81	2,11	47
401 985	7 689 246	40,2	769	6,02	3,22	2,25	1,20	1,29	2,36	10,64	14,61	4,74	2,27	1,86	2,26	48
461 680	2 072 791	46,2	207	6,32	3,09	2,22	—	—	2,80	13,16	—	5,29	2,87	s. K. 194d	3,56	49
386 248	6 302 311	38,6	630	6,27	4,11	2,59	1,48	1,22	2,22	10,20	7,97	5,23	2,34	1,65	2,74	50a
85 298	2 259 054	8,5	226	7,96	4,07	2,95	—	1,54	2,67	10,60	—	s. K. 194d	2,95	s. K. 164d	3,15	- b
74 907	508 595	7,5	51	6,09	4,86	3,18	1,79	1,26	2,12	10,49	12,04	8,67	3,20	1,55	3,20	51
107 103	6 520 296	10,7	652	7,20	6,35	4,57	2,12	2,22	3,69	—	—	—	—	—	1,62	52a
86 096	132 470	8,6	13	7,0	5,0	3,0	2,0	2,0	4,60	—	—	—	—	—	—	- b
55 354	548 420	5,5	55	8,62	6,27	4,35	2,21	1,42	3,27	—	—	—	—	—	4,52	53
104 254*	6 432 769	10,4	643	8,05	6,29	3,92	—	1,39	4,48	29,14	—	—	—	3,62	4,74	54
67 554	1 637 871	6,8	164	7,20	5,26	3,52	2,40	1,20	3,18	20,16	—	5,62	in Kol. 194c	4,02	4,82	55
101 176	6 289 442	10,1	629	8,55	5,91	3,83	—	1,77	4,15	17,04	—	3,67		2,65	3,22	56
60 529*	3 241 948	6,1	324	6,92	3,92	2,71	—	1,22	2,87	19,45	—	7,55		6,74	7,12	57
89 714*	6 566 588	9,0	657	—	—	—	—	—	2,82	20,83	—	7,02		3,77	4,22	58
67 346	1 140 505	6,7	114	8,79	6,65	4,42	2,20	1,41	3,22	29,22	—	s. K. 194d	4,15	2,96	3,26	59
124 548	4 321 506	12,5	432	8,64	6,42	3,26	—	1,44	3,47	24,0	—	7,67	4,78	2,27	4,98	60
75 800	5 503 878	7,6	550	7,80	5,75	3,62	—	2,10	3,80	30,78	—	4,48	5,29	4,51	4,67	61
309 950	17 996 394	31,0	1800	7,49	5,48	3,34	2,28	1,66	3,45	13,10	—	5,50	4,10	2,08	3,22	62a
71 399	2 297 576	7,1	230	8,06	6,19	3,92	—	1,43	4,09	22,82	—	5,91	4,77	2,56	3,69	- b
144 973	1 528 912	14,5	153	9,06	6,26	3,16	2,22	1,46	2,84	17,57	—	5,52	3,20	2,16	3,55	63
237 876	9 581 520	23,9	958	9,15	6,92	4,29	—	2,42	4,25	9,03	—	5,52	2,22	1,75	2,52	64a
64 958	1 742 419	6,5	174	10,09	7,18	4,28	—	2,24	4,61	16,72	—	10,21	6,62	2,64	5,80	- b
4 157	627 487	0,4	63	—	—	3,46	—	3,22	3,21	17,08	—	8,77	4,75	2,69	6,45	- c
54 680	2 386 523	5,5	239	8,50	6,24	4,41	2,24	1,42	3,60	—	—	4,83	s. K. 194c	4,40	4,52	65
62 396	890 912	6,2	89	9,77	6,84	4,24	2,02	2,28	2,89	22,72	—	5,51	2,52	3,67	3,56	66
78 461	1 712 291	7,8	171	8,55	6,56	3,47	—	1,77	3,86	24,12	—	in Kol. 194d	4,47	s. K. 194d	4,52	67a
48 308	325 167	4,9	33	8,57	6,54	3,64	—	1,51	4,05	25,21	—		4,64	„ „ 194d	4,80	- b
14 157*	76 013*	1,4	8	7,17	5,40	4,01	—	1,76	4,50	25,82	—		5,14	„ „ 194d	5,35	- c
82 057	5 098 394	8,2	510	7,27	5,53	3,65	1,81	1,20	2,66	24,75	—		4,22	3,72	3,91	68
238 336	11 437 391	23,8	1114	8,25	5,86	3,41	—	1,49	3,87	17,27	—	3,49	s. K. 194c	2,70	3,42	69a
188 343	8 553 642	18,8	855	8,49	6,02	3,55	—	1,53	4,08	15,44	—	3,24	„ „ 194c	2,46	3,84	- b
90 471	4 176 091	9,0	418	8,62	5,47	3,89	—	1,44	4,02	15,42	—	3,65	„ „ 194c	3,15	4,00	- c
73 285	1 833 702	7,3	183	8,22	6,50	4,47	2,20	1,75	3,22	27,29	—	4,40	2,71	1,98	3,02	70
148 874	6 359 716	14,9	636	9,12	5,75	3,50	—	1,41	3,96	11,74	—	6,42	2,72	s. K. 194d	3,06	71
89 334	3 602 186	8,9	360	7,80	5,40	3,20	2,80	1,40	3,22	18,22	—	s. K. 194d	3,16	„ „ 194d	3,64	72
105 139	2 971 140	10,5	297	8,65	6,46	4,50	2,30	1,26	3,94	19,92	—	4,24	3,21	2,27	3,69	73
115 386	2 528 363	11,5	253	7,15	5,36	3,57	2,38	1,19	3,21	23,24	—	4,67	s. K. 194c	s. K. 194c	4,92	74
22 980	345 364	2,3	35	8,24	2,42	4,22	2,16	1,54	3,08	22,10	—	4,30	2,72	1,72	2,67	75
101 451	1 048 709	10,1	105	5,59	4,27	2,46	—	—	2,68	—	—	—	—	—	2,45	76
132 779*	—	13,2	—	4,82	3,61	2,29	—	—	2,41	—	—	—	—	—	—	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
334 096	5 271 037	33,4	527	7,22	5,27	3,51	—	3,11	3,87	11,58	—	4,20	2,17	1,0	2,52	79
218 311	7 370 964	21,8	737	6,25	4,66	2,70	1,80	0,41	2,58	17,62	—	10,27	2,78	1,10	1,92	80a
118 285	3 415 784	11,8	342	6,20	4,26	2,70	1,80	0,41	2,66	18,25	—	7,43	2,96	0,64	2,56	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
		Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats-	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
			Depeschen.			
	I. Staatsbahnen.	Anzahl.	Anzahl.		Thlr.	
1	Badische	—*	—	—	—	—
2	Bayerische	241	35 099	—	11 781	—
3	Friedrich-Franz-E.	7	3 044	53	1 208	914
4	Main-Neckar-E.	16	7 560	—	1 513	—
5	Oldenburgische	17*	1 210	214	268	174
6	Bebra-Hanauer	17	12 987	1 679	2 741	1 964
7	Hannoversche	82	47 251	9 812	12 911	11 368
8	Main-Weser-B.	24	32 950	5 586	5 320	3 728
9	Nassauische	42	41 757	4 590	9 337	6 249
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	51	46 459	3 049	10 612	6 800
11	Preuß. Ostbahn	73	53 118	4 003	12 856	8 283
12	Saarbrücker	24	11 130*	2 243*	2 664	1 472
13	Westfälische	37	22 745	1 595	5 345	3 410
14	Sächsische Staats-E.	75	58 078	1 663	19 580	6 206
15	Württembergische	—*	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltung.					
16	a. Bergisch-Märkische	106	91 263	2 346	18 705	13 838
	b. Hessische Nordbahn	19	8 727	1 338	1 752	1 336
17	a. Oberschlesische	21	25 222	807	6 148	3 689
	b. Breslau-Posen-Glogauer	16	18 053	638	4 415	2 682
	c. Stargard-Posener	11	7 955	256	1 843	1 005
	d. Neisse-Brieger	3	342	28	69	53
	e. Wilhelms-Bahn	18	9 518	56	1 901	1 526
18	Rhein-Nahe-E.	18	8 435*	1 228*	1 690	1 146
19	a. Gößnitz-Geraer	3	756	8	171	61
	b. Greiz-Brunner	1	22	14	4	1
20	a. Löbau-Zittauer	3	1 834	33	694	267
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
21	a. Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
	b. Schleswigsche	—*	—	—	—	—
22	Bayerische Ostbahnen	85	22 840	657	6 171	3 511
23	Berlin-Anhaltische	33	24 115	4 827	6 912	3 382
24	Berlin-Görlitzer	14	21 157	635	2 183	1 544
25	Berlin-Hamburger	26	32 638	2 559	10 140	4 237
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	11	13 199	1 825	3 604	1 415
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	19	20 382	1 541	5 713	3 266
	b Starg.-Cösl.-Clb.	13	4 073	193	1 266	701
	c. Cöslin-Danziger	16	2 250	99	513	358
	d. Vorpommersche	19	8 791	379	2 052	1 405
28	Braunschweigische	26	36 350	—	—	7 195
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	22	21 705	338	2 961	2 267
30	Frankfurt-Hanauer	8	790	nicht notirt	139	107
31	Glückstadt-Elmshorner	—*	—	—	—	—
32	Hessische Ludwigs-E.	52	17 018	—	2 555	2 555
33	Homburger	—	—	—	—	—
34	Kirchheimer	—	—	—	—	—
35	Köln-Mindener	65*	61 224	2 696	12 163	9 466
36	a. Leipzig-Dresdener	20	21 682	2 051	4 564	3 298
	b. Cottbus-Großenhainer	6	1 444	237	323	206
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	10	3 062	172	616	331
39	Märkisch-Posener	21	3 292	113	955	678

	A. Deutsche Eisenbahnen.	196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
		Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats-	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
			Depeschen.			
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Anzahl.	Anzahl.		Thlr.	
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	18	10 936	70	2 274	1 828
	b. Halle-Kasseler	17	25 957	688	2 536	2 100
41	a. Magdeburg-Halberstädter	22	16 647	429	2 775	2 131
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	2 809	188	575	418
	c. Stendal-Salzwedel	5	153	2	34	33
42	Niederschlesische Zweigbahn	8	5 343	777	706	566
43	Nordhausen-Erfurter	12	3 467	27	621	538
44	Oberhessische	14	1 506	162	292	233
45	Ostpreußische Südbahn	21	8 207	415	1 767	1 427
46	Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	22	5 230	130	1 196	850
48	Rheinische	84	87 439	4588	24 008	11 708
49	Taunus-E.	9	3 621	2801	577	577
50	a. Thüringische	27	20 806	1405	4 477	2 885
	b. Werra-E.	18	12 670	—	2 848	2 031
51	Tilsit-Insterburger	4	867	21	169	121
	B. Oesterreichische Bahnen.					
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	28	12 637	68	4 563	3 559
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	6	1 820	14	652	508
53	Alföld-Fiumaner	24	6 454	18	2 314	1 772
54	Aussig-Teplitzer	14	7 010	—	1 162	1 113
55	Böhmische Nordbahn	24	4 810	—	2 695	1 005
56	Böhmische Westbahn	19	18 235	123*	4 111	2 944
57	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—
58	Buschtěhrader	18	2 910	—	956	849
59	Fünfkirchen-Barcs'er	4	1 248	2	360	234
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	33	ca. 13 500	—	8 516	3 814
61	Graz-Köflacher	4	3 904	—	628	306
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	50	36 855	—	7 624	5 156
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	15	6 816	—	1 193	950
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	32	11 990	20	2 254	1 634
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	67	38 075	—	11 169	5 212
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	7	1 528	—	437	335
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	54	8 429	20	3 218	2 402
67	a. Lemberg-Czernowitzer	20	nicht notirt	—	2 768	553
	b. Czernowitz-Suczawaer	8	nicht notirt	—	683	136
	c. Rumänische Linie	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	6	2 564	5	882	661
69	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—
70	I. Siebenbürger	20	nicht notirt	—	2 523	980
71	Südbahn und Tiroler	195	67 894	—	24 415	16 269
72	Süd-Norddeutsche	20	10 994	48	4 602	2 990
73	Theiß-Bahn	36	43 752	—	8 876	5 883
74	Turnau-Kralup-Prager	14	7 087	—	2 443	1 998
75	Ungarische Ostbahn	10	950	—	337	244
	C. Fremdländische Bahnen.					
76	Niederländische Staats-E.	56	19 958	—	—	8 771
77	Grand Central Belge	6*	2 239	—	617	352
78	Lüttich-Maastrichter	6	nicht notirt	—	—	432
79	Niederländische Rhein-E.	21	33 531	—	6 400	5 926
80	a. Warschau-Wiener	25	11 472	471	12 492	7 684
	b. Warschau-Bromberger	8	4 816	423	3 972	1 958

IV. Finanz-

A. Deutsche Eisenbahnen.	201 a. in der I. Klasse Thlr.	201 b. in der II. Klasse Thlr.	201 c. in der III. Klasse Thlr.	201 d. in der IV. Klasse Thlr.	201 e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen ꝛc.) Thlr.	202 Zusammen für Personen-Beförderung. Thlr.	203 a. Davon kommen auf den Binnen-Verkehr. Thlr.	203 b. Davon kommen auf den direkten und Durchgangs-Verkehr. Thlr.	204 Für Reisegepäck. Thlr.	205 Für Hunde (der Reisenden). Thlr.
	A. Einnahmen. Für Personen									
I. Staatsbahnen.										
1 Badische	134 933	656 569	1 286 084	—	199 510	2 277 096	1 743 726	533 370	192 635	2394
2 Bayerische	240 284	1281486	1 726 172	—	459 302	3 707 244	2 724 679	982 565	177 916	s. R. 215b
3 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	406 957	406 957	s. R. 203a	12 413	s. R. 215b
4 Main-Neckar-E.	43 188	193 629	171 309	—	139 629	547 755	547 755	" " 203a	44 231	417
5 Oldenburgische	1 632	48 169	115 144	—	21 625	186 570	154 166	32 404	8 830	116
6 Bebra-Hanauer	21 927	129 468	117 248	317	132 830	401 790	212 201	189 589	11 975	465
7 Hannoversche	114 801	780 009	960 375	248 861	337 848*	2 441 894	1 469 895	971 999	108 671*	2121
8 Main-Weser-B.	32 023	205 815	290 151	2 464	325 569	856 022	434 842	421 180	59 675	768
9 Nassauische	25 383	93 269	169 252	—	57 687	345 591	193 447	152 144	17 056	302
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb	63 120	479 796	470 504	424 780	248 397	1 686 597	1 288 137	398 460	43 803*	1418
11 Preuß. Ostbahn	204 739	934 818	689 411	501 671	507 620	2 838 259	2 293 937	544 322	127 101	2737
12 Saarbrücker	7 149	85 015	137 026	42 851	140 332	412 373	225 716	186 657	12 306	235
13 Westfälische	14 060	128 082	239 674	93 459	100 661	575 936	333 619	242 317	15 599	720
14 Sächsische Staats-E.	59 342	719 831	1 297 381	4 561	31 236*	2 112 351	1 729 840	382 511	59 868	1594
15 Württembergische	s. R. 201c	s. R. 201c	2 024 078	—	19 255	2 043 333	1 721 694	321 639	93 965	4434
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltung.										
16 a. Bergisch-Märkische	39 661	486 005	1 014 805	327 332	200 967	2 068 770	1 881 442	187 328	29 143	1742
b. Hessische Nordbahn	8 856	90 975	122 038	7 220	52 564	281 653	148 667	132 986	7 046	209
17 a. Oberschlesische	21 027	182 519	216 552	169 531	44 669	634 298	451 344	182 954	15 911	435
b. Breslau-Posen-Glogauer	9 209	89 640	158 626	71 896	95 477	424 848	299 678	125 170	9 384	414
c. Stargard-Posener	5 335	54 819	85 001	41 544	37 731	224 430	87 135	137 295	6 026	294
d. Neisse-Brieger	1 375	12 876	21 057	21 117	16 682	73 107	32 832	40 275	1 518	52
e. Wilhelms-Bahn	3 543	28 434	43 388	51 666	6 322	133 353	92 819	40 534	3 285	100
18 Rhein-Nahe-E.	11 618	77 246	102 465	21 660	426 439	639 428	110 790	528 638	13 162	217
19 a. Gößnitz-Geraer	246	9 378	31 067	—	604*	41 295	15 676	25 619	768	31
b. Greiz-Brunner	43	2 262	6 429	—	69	8 803	2 050	6 753	397	16
20 a. Löbau-Zittauer	320	12 824	43 430	—	1 153*	57 727	29 409	28 318	1 105	51
b. Zittau-Reichenberger	175	7 982	29 687	—	155*	37 999	28 864	9 135	429	32
b) in Privatverwaltung.										
21 a. Altona-Kieler	9 958	144 609	380 087	—	69 492* 3 638	607 784	403 447 69 492*	134 845	11 986	376
b. Schleswigsche	3 726	51 850	171 687	—	14 948* 1 718	243 929	116 941 14 948*	112 040	7 550	194
22 Bayerische Ostbahnen	59 676	363 683	555 326	—	104 216	1 082 901	1 082 901	s. R. 203a	41 577	s. R. 215b
23 Berlin-Anhaltische	68 515	512 794	472 118	59 558	329 223	1 442 208	1 012 888	429 320	33 847	1525
24 Berlin-Görlitzer	5 106	51 070	108 542	77 042	51 534*	293 294	285 713	7 581	5 607	520
25 Berlin-Hamburger	46 098	374 058	337 623	200 336	148 525	1 106 640	897 749	208 891	29 589	s. R. 215b
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	71 577	359 622	333 359	158 085	354 744	1 277 387	908 928	368 459	24 825	1004
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	12 152	218 567	254 424	205 218	251 764	942 125	640 500	301 625	15 563	1280
b. Starg.-Cösl.-Clb.	1 708	48 154	73 943	56 077	88 966	268 848	101 816	167 032	4 522	483
c. Cöslin-Danziger.	283	16 436	39 527	12 454	16 911	85 611	47 532	38 079	1 890	137
d. Vorpommersche	4 414	75 628	127 516	69 578	84 551	361 687	199 896	161 791	7 532	529
28 Braunschweigische	s. R. 201c	s. R. 201c	696 982	s. R. 201c	362 891*	1 059 873	269 412	790 461	25 895	s. R. 215
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	5 752	82 996	205 016	93 908	43 388	431 060	361 827	69 233	8 996	349
30 Frankfurt-Hanauer	10 842	74 133	70 984	—	45 969*	201 928	86 864	115 064	8 376	116
31 Glückstadt-Elmshorner	255	7 653	30 511	—	508	38 927	13 136	25 791	1 095	21
32 Hessische Ludwigs-E.	64 480	269 430	382 112	—	506 166	1 222 188	703 056	519 132	59 987*	739
33 Homburger	15 929	43 191	50 295	—	1 113	110 528	106 578	3 950	4 162	76
34 Kirchheimer	s. R. 201c	s. R. 201c	9 600	—	42	9 642	9 642	s. R. 203a	306	12
35 Köln-Mindener	123 759	541 878	396 749	449 218	863 877	2 375 481	1 870 464	497 017	84 902	1440
36 a. Leipzig-Dresdener	27 890	309 654	461 482	—	196 626*	995 652	597 173	398 479	19 945	722
b. Cottbus-Großenhainer	350	4 636	20 108	—	574	25 668	13 480	12 188	440	20
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	469	17 856	38 896	—	—	57 221	57 221	—	—	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	4 013	57 764	116 389	—	16 894	195 060	176 352	18 708	4 334	156
39 Märkisch-Posener	1 248	14 798	47 456	18 653	25 604	107 759	94 443	13 316	2 172	217

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

206	207		208		209	210		211		212		213	
Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Betriebsdienst- und Baugüter. Thlr.	
2 472 125	*20 217*	*2684*	112 290	136 067	86 785*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1 228 970	1 696 385	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	1
3 885 160	*16 447*	*2184*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	" " 211a	" " 211b	2 318 696	5 587 036	" " 211a	" " 211b	—	2
419 370	*10 848*	*1440*	" " 210a	" " 210a	1 481	351 190	" " 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	" " 210a	" " 210a	—	3
592 403	*50 937*	*6762*	" " 211a	" " 211a	15 992	in Kol. 211a	" " 211a	429 802*	" " 211a	" " 211a	" " 211a	—	4
195 516	*9 717*	*1289*	7 599	9 558	1 304	5 554	8 538	66 296	73 346	3 162	12 675	2 724	5
414 230	*21 574*	*2864*	2 185	64 147	462	2 564	79 861	32 835	244 523	in Kol. 211a	in Kol. 211b	924	6
2 552 686	*23 232*	*3084*	104 469	327 715	20 620	150 088	527 321	875 468	2 189 957	107 174	773 947	44 514	7
916 465	*34 675*	*4603*	72 331	138 752	29 359	26 226	123 398	132 769	520 930	5 241	88 884	—	8
362 949	*13 452*	*1786*	5 019	16 389	363	23 382	42 481	282 632	144 873	10 155	57 242	963	9
1 731 818	*23 171*	*3076*	79 824	138 592	3 418	193 444	462 710	460 192	1 865 110	333 147	1 752 499	1 360	10
2 968 097	*24 373*	*3236*	242 086	120 503	8 663	588 489	311 188	1 648 660	1 642 516	55 408	16 573	69 621*	11
424 914	*20 341*	*2701*	4 457	30 818	552	2 904	26 703	87 931	403 382	289 729	388 216	1 675	12
592 255	*11 420*	*1516*	8 848	98 540	1 665	25 239	214 325	161 752	1 235 643	6 939	608 672	—	13
2 173 813	*20 043*	*2661*	160 186	216 523	4 553	287 754	531 936	2 590 991	2 567 228	in Kol. 211a	in Kol. 211b	29 473	14
2 141 732	*16 828*	*2234*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	61 573	1 765 668	1 392 044	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	15
2 099 655	*24 181**	*3211*	95 944	144 102	31 729	112 576	210 057	1 723 749	1 560 858	2 161 523	771 549	23 701	16a
288 908	*14 577*	*1935*	3 620	57 586	1 921	8 540	130 679	33 274	639 483	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	- b
650 644	*20 714**	*2750*	8 718	21 923	1 326	36 583	131 274	498 585	1 106 583	837 374	1 900 550	6 110	17a
434 646	*15 612*	*2072*	11 182	13 115	909	13 730	66 051	154 335	378 455	—	322 558	2 306	- b
230 750	*10 197*	*1353*	1 508	21 991	2 383	4 033	53 646	25 728	399 089	—	99 730	4 843	- c
74 677	*12 083*	*1604*	128	3 782	206	426	6 883	6 254	39 257	—	43 787	4	- d
136 738	*6 067**	*806*	580	5 091	1 323	3 497	23 969	71 540	254 284	180 021	273 918	4 025	- e
652 807	*40 800*	*5417*	2 745	51 958	1 806	1 972	46 604	44 641	376 649	—	122 930	19	18
42 094	*9 111*	*1210*	358	4 673	—	548	18 511	3 217	81 975	in Kol. 211a	in Kol. 211b	30	19a
9 216	*5 908*	*784*	6	2 140	—	34	2 794	202	12 789			—	- b
58 883	*13 056*	*1733*	350	5 933	1 558	570	17 075	4 404	93 215			127	20a
38 460	*10 834*	*1438*	1 296	2 034	—	2 293	6 110	25 646	54 885			22	- b
620 146	*19 259*	*2557*	29 651*	31 338*	13 686	144 719*	159 366*	178 122	62 590	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	21a
251 673	*8 252*	*1096*	4 304*	19 149*	14 198	25 075*	108 469*	37 228	58 711	" " 211a	" " 211b	—	- b
1 124 478	*13 814*	*1834*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	3 211 519	" " 211b	" " 211b	—	22
1 482 580	*30 170*	*4006*	78 968	201 416	9 825	" " 211a	" " 211b	655 623	938 374	134 835	97 666	—	23
299 421	*10 848*	*1441*	23 892	7 286	2 103	63 610	26 706	230 284	159 611	35 755	43 850	—	24
1 136 229	*28 606*	*3798*	106 681	133 029	23 219	435 567	775 966	306 713	668 182	12 027	11 279	—	25
1 303 216	*66 694*	*8855*	50 609	140 430	8 301	231 380	904 997	97 624	302 957	11 328	41 191	—	26
958 968	*32 419*	*4304*	39 622	36 559	8 193	66 694	85 909	277 856	535 353	15 912	3 900	15 006	27a
273 853	*11 985*	*1591*	1 364	13 256	3 431	2 525	27 916	26 713	135 121	4 492	2 438	14 190	- b
87 638	*5 842*	*776*	866	2 362	380	881	6 407	17 713	19 573	75	132	2 547	- c
369 748	*12 138*	*1612*	7 721	14 351	3 259	7 386	29 335	67 678	96 505	5 796	3 006	5 181	- d
1 085 768	*29 862**	*3965**	7 492	155 977	8 890	in Kol. 211a	in Kol. 211b	244 360	2 061 580	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	28
440 405	*19 316*	*2564*	11 019	7 493	1 019	31 689	20 544	202 275	139 281	419 732	97 422	5 083	29
210 420	*38 538*	*5116*	3 276	20 029	3 993	4 851	35 468	19 391	166 486	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	30
40 043	*8 900*	*1181*	797	2 343	1 216	2 438	10 063	6 709	18 961	" " 211a	" " 211b	—	31
1 282 914	*33 150*	*4401*	28 223	84 904	30 172	15 632	111 465	172 659	591 125	3 948	144 671	6 354	32
114 766	*47 621*	*6322*	1 337	134	120	4 196	380	5 720	695	in Kol. 211a	630	—	33
9 960	*11 514*	*1529*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	571	in Kol. 211a	in Kol. 211a	9 401	in Kol. 211a	" " 211a	in Kol. 211a	—	34
2 461 823	*34 713*	*4609*	79 380	274 555	8 352	74 118	331 619	1 135 321	1 896 033	1 439 794	1 496 009	120 503	35
1 016 319	*33 843*	*4493*	47 625	67 975	13 502	89 149	203 397	249 671	714 255	70 859	225 589	8 048*	36a
26 137	*2 466*	*327*	594	3 615	430	779	8 623	5 850	24 220	2 295	—	—	- b
57 221	*71 527*	*9489*	—	—	—	—	—	—	—	2 009	—	—	37
199 550	*13 529*	*1796*	11 668	9 327	—	104 732	37 688	109 846	72 909	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	38
110 147	*2 056*	*406*	5 737	587	326	19 516	648	44 382	1 456	2 384	183	—	39

IV. Finanz=

A. Deutsche Eisenbahnen.

A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen. (Forts.)	201 A. Einnahmen. Für Personen a. in der I. Klasse Thlr.	201 b. in der II. Klasse Thlr.	201 c. in der III. Klasse Thlr.	201 d. in der IV. Klasse Thlr.	201 e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen rc.) Thlr.	202 Zusammen für Personen-Beförderung. Thlr.	203 Davon kommen a. auf den Binnen- Verkehr. Thlr.	203 b. auf den direkten und Durchgangs- Verkehr. Thlr.	204 Für Reisegepäck. Thlr.	205 Für Hunde (der Reisenden). Thlr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	14 681	157 269	272 505	82 357	66 227	593 039	428 660	164 379	11 115	388
b. Halle-Kasseler	2 179	41 288	98 351	79 731	134 498	356 047	293 760	62 287	3 331	231
41 a. Magdeburg-Halberstädter	18 874	147 781	203 325	104 204	87 836	562 020	290 667	271 353	12 005	618
b. Magdeb.-Wittenbergesche	2 410	35 122	67 959	46 327	29 587	181 405	129 799	51 606	3 286	322
c. Stendal-Salzwedel	69	2 701	9 398	8 205	1 923	22 296	22 296	—	296	86
42 Niederschlesische Zweigbahn	1 080	15 247	23 772	32 877	62 309	135 285	54 145	81 140	1 859	79
43 Nordhausen-Erfurter	735	14 121	45 509	—	8 214	68 579	63 369	5 210	1 103	99
44 Oberhessische	306	5 541	34 334	—	2 629	42 810	42 810	—	395	77
45 Ostpreußische Südbahn	1 865	32 692	77 547	45 253	29 599	186 956	166 350	20 606	2 640	229
46 Pfälzische Eisenbahnen	7 737	149 232	314 694	—	587 395	1 059 058	915 922	143 136	22 826	445
47 Rechte Oder-Ufer-E.	3 761	38 695	82 389	90 213	23 749	238 807	238 807	—	3 500	233
48 Rheinische	485 346	781 414	829 784	16 607	1091557*	3 204 708	2 363 786	840 922	99 859*	1663
49 Taunus-E.	24 720	117 321	131 448	—	16 312	289 801	253 915	35 886	12 983	195
50 a. Thüringische	40 152	377 377	494 225	5 114	333 253	1 250 121	895 971	354 150	35 933	726
b. Werra-E.	4 682	53 873	114 771	—	18 633	191 959	152 101	39 858	5 432	i. K. 215b
51 Tilsit-Insterburger	435	8 165	11 409	12 726	5 007	37 742	27 296	10 446	896	34
B. Oesterreichische Bahnen.										
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	18 621	139 049	180 490	86 660	25 440	450 260	450 260	in Kol. 203a	15 525	in Kolonne 204
b. südliche Linie	5 207	16 620	26 930	12 300	4 791	65 848	65 848	" " 203a	1 730	
53 Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	113 077	113 077	" " 203a	4 101	
54 Aussig-Teplitzer	3 965	21 580	49 531	—	474	75 550	47 225	28 325	3 318	
55 Böhmische Nordbahn	2 455	17 020	69 414	48 962	160	138 011	105 456	32 555	4 890	
56 Böhmische Westbahn	16 111	99 123	246 626	—	11 591	373 451	300 763	72 688	14 733*	
57 Brünn-Rossitzer	193	3 930	12 875	—	364	17 362	17 362	—	485	
58 Buschtěhrader	—	—	—	—	—	74 572	74 572	in Kol. 203a	2 361	
59 Fünfkirchen-Barcs'er	1 290	16 536	22 531	19 380	5 181	64 918	18 453	46 465	2 129	52
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	36 167	248 327	529 185	—	85 518	899 197	676 909	222 288	43 219*	431
61 Graz-Köflacher	246	5 203	44 586	—	1 035	51 070	51 070	—	577	i. K. 204
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	205 664	902 964	1 284 345	137 196	310 777	2 840 946	1 777 141	1 063 805	119 400	988
b. Mährisch-Schles. Nordb.	3 458	32 870	103 754	—	4 552	144 634	97 854	46 780	3 732	14
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	14 364	86 544	217 827	225 274	23 610	567 619	520 519	47 100	15 990	340
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	195 918	664 322	439 205	—	489 911	1 789 356	1 349 100	440 256	70 613	1048
b. Lamb.-Gmund.	5 309	14 939	10 090	—	7 748	38 086	38 086	—	2 840	23
c. Pferdebahn	—	—	1 645	—	3 045	4 690	4 690	—	52	—
65 Kaschau-Oderberger	689	9 813	18 745	8 180	901	38 328	32 402	5 926	1 316	13
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	4 012	37 366	105 274	128 899	11 317	286 868	228 035	58 833	6 659	240
67 a. Lemberg-Czernowitzer	11 611	99 137	224 248	—	19 373	354 419	299 024	55 395	15 832*	131
b. Czernowitz-Suczawaer	2 266	16 952	57 503	—	749	77 470	72 306	5 164	4 123*	14
c. Rumänische Linie	7 793	10 516	31 977	—	462	50 751	50 751	—	2 118*	16
68 Mohacs-Fünfkirchener	1 159	15 566	16 538	21 714	3 441	58 418	34 817	23 601	1 751	35
69 a. Oesterreichische nördliche	123 216	643 380	1 062 201	—	96 924*	1 925 721	1 925 721	in Kol. 203a	89 161*	710
b. Oesterreichische südöstliche	218 492	954 252	1 047 604	—	166 489*	2 386 837	2 386 837	" " 203a	119 035*	717
c. Wien-Neu-Szönyer	9 402	75 530	155 936	—	11 981*	252 849	252 849	" " 203a	7 514*	222
70 I. Siebenbürger	7 095	63 477	68 409	92 984	14 542	246 507	204 802	41 705	10 912*	69
71 Südbahn und Tiroler	624 877	1 463 401	2 826 429	—	240 505	5 155 212	4 873 202*	282 010*	159 233	i. K. 204
72 Süd-Norddeutsche	5 914	52 869	131 361	97 822	10 344	298 310	220 090	78 220	7 976	i. K. 204
73 Theiß-Bahn	37 952	331 550	513 685	111 247	73 017	1 067 451	670 274	397 177	47 794*	375
74 Turnau-Kralup-Prager	4 250	24 543	66 919	44 644	1 987	142 343	42 390	99 953	4 476	i. K. 204
75 Ungarische Ostbahn	1 912	13 239	10 477	18 897	3 209	47 784	39 851	7 883	2 016	17
C. Fremdländische Bahnen.										
76 Niederländische Staats-E.	95 381	353 746	760 467	—	i. K. 201a—c	1 209 594	1 017 214	192 380	37 302	1516
77 Grand Central Belge	99 928	182 177	574 424	—	i. K. 201a—c	856 529	650 187	206 342	29 635	i. K. 215b
78 Lüttich-Maastrichter	7 457	17 464	58 522	—	427	83 870	75 536	8 334	3 190	19
79 Niederländische Rhein-E.	152 041	256 342	284 778	—	506 735	1 199 896	944 260	255 636	44 211) 12 350*)	1732
80 a. Warschau-Wiener	56 902	320 044	230 615	250 234	14 363	872 158	790 601	81 557	35 167	1024
b. Warschau-Bromberger	11 530	85 030	48 212	58 480	2 983	206 235	196 814	9 421	8 199	231

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

206	207		208		209	210		211		212		213	
Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
604 542	31 226	4146	28 325	101 330	4688	50 686	145 671	393 229	615 843	146 176	49 077	—	40a
359 609	16 227	2155	7 013	46 299	1862	17 750	60 554	103 035	277 071	56 696	34 191	—	- b
574 643	19 519	2592	15 271	72 899	9202	in Kol. 211a	in Kol. 211b	401 806	746 103	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	41a
185 013	12 956	1720	50 299	i. K. 208a	1538	in Kol. 211a	„ „ 211a	403 917	in Kol. 211a	„ „ 211a	„ „ 211a	—	- b
22 678	2 958	398	1 728	—	525	in Kol. 211a	„ „ 211a	12 234	„ „ 211a	—	—	—	- c
137 223	14 445	1918	1 653	10 033	245	5 607	19 171	29 139	99 349	3 880	11 039	—	42
69 781	6 881	913	2 933	197	448	7 675	436	37 004	4 191	4 825	3 379	—	43
43 282	4 298	570	1 419	—	102	1 343	—	10 800	2 431	577	1 131	3 647	44
189 825	6 315	838	8 041	1 043	1090	32 120	4 356	275 840	14 438	6 946	28	12 095*	45
1 082 329	27 610	3666	41 517	92 643	—	9 997	40 744	202 349	496 476	326 360	440 150	—	46
242 540	6 788	901	4 981	—	988	23 289	982	333 669	9 221	263 550	14 013	10 939	47
3 306 230	38 647	5131	84 331	207 694	69 710	65 608	296 206	908 407	1 234 650	1 037 616	407 938	36 434	48
302 979	45 454	6035	i. K. 211a	i. K. 211b	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	38 670	95 598	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	49
1 286 780	29 690	3942	49 435	166 627	4704	64 059	316 239	310 584	971 793	57 018	138 015	—	50a
197 391	8 692	1154	6 139	34 601	944	in Kol. 211a	in Kol. 211b	50 692	357 989	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	- b
38 672	5 401	717	360	1 142	286	1 546	2 992	10 641	6 797	5 237	—	—	51
465 785	14 358	1906	17 616	i. K. 208a	i. K. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	1 076 376	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	52a
67 578	4 998	663	2 520	„ „ 208a	„ „ 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	54 361	„ „ 211a	„ „ 211a	„ „ 211a	—	- b
117 178	6 249	829	4 009	„ „ 208a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	126 277	„ „ 211a	„ „ 211a	„ „ 211a	—	53
78 868	16 262*	2159	987	3 011	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	186 914	„ „ 211a	462 861	„ „ 212a	—	54
142 901	7 424	985	1 539	6 311	—	36 813	168 081	in Kol. 210a	„ „ 210b	264	209 018	—	55
388 184	14 561	1933	11 624	9 295	—	516 267	474 779	in Kol. 210a	„ „ 210b	351 365	166 384	—	56
17 847	5 949*	790	616	i. K. 208a	—	40 910	in Kol. 210a	in Kol. 210a	„ „ 210a	191 014	in Kol. 212a	10 492	57
76 933	8 693*	1154	1 539	„ „ 208a	—	in Kol. 211a	„ „ 211a	80 483	„ „ 211a	622 826	„ „ 212a	—	58
67 099	7 464	991	462	4 040	—	2 733	48 053	4 188	41 757	22	22 942	—	59
942 847	15 088	2003	10 881	35 072	—	503 358	in Kol. 210a	3 108 397	in Kol. 211a	77 949	in Kol. 212a	—	60
51 647	9 726	1291	992	—	—	15 952	—	48 847	—	330 604	—	—	61
2 961 334	37 119	4928	112 051	143 397	7000	439 360	1 433 046	1 566 159	3 959 216	1 058 355	3 102 487	—	62a
148 380	9 979	1325	1 275	4 452	—	7 856	38 979	47 293	102 624	574	134 060	—	- b
583 949	14 132	1876	11 128	2 827	—	58 922	128 926	309 593	73 883	2 720	35 358	—	63
1 861 017	35 041	4649	94 739	90 210	—	462 341	—	671 905	2 194 363	103 551	24 191	—	64a
40 949	10 719	1424	2 325	28	—	14 517	2 311	73 169	—	14 907	—	—	- b
4 742	464	62	28	—	—	65 447	858	47 990	726	35	—	—	- c
39 657	7 171	952	547	1 082	—	31 421	42 696	in Kol. 210a	in Kol. 210b	14 322	75 734	—	65
293 767	6 151	817	3 785	4 573	—	63 478	90 850	38 576	127 454	62 397	31 626	—	66
370 382	10 543	1400	9 490	6 621	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	383 444	575 164	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	67a
81 607	6 863	911	2 271	1 019	—	„ „ 211a	„ „ 211b	30 486	45 729	„ „ 211a	„ „ 211b	—	- b
52 887	2 215*	294*	839	680	—	„ „ 211a	„ „ 211b	12 478	18 718	„ „ 211a	„ „ 211b	—	- c
60 204	7 451	989	543	977	—	4 097	17 527	21 683	9 748	387 537	4 267	—	68
2 015 592	32 353	4295	225 501	i. K. 208a	—	5 437 452	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	1 175 108	in Kol. 212a	30 233	69a
2 506 589	27 201	3611	200 124	„ „ 208a	—	6 596 241	„ „ 210a	„ „ 210a	„ „ 210a	517 774	„ „ 212a	68 095	- b
260 585	12 552	1666	38 268	„ „ 208a	—	844 970	„ „ 210a	„ „ 210a	„ „ 210a	21 828	„ „ 212a	416	- c
257 488	8 219	1091	3 282	6 601	—	38 166	95 975	106 953	138 245	26 380	2 670	11 505	70
5 314 445	20 279	2693	485 440*	72 593*	—	1290255*	79 604*	10 893 337*	1036428*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	71
306 286	10 192	1353	5 246	22 423	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	1 082 946	in Kol. 211a	„ „ 211a	„ „ 211a	—	72
1 115 620	14 430	1916	7 307	47 276	—	73 963	542 594	417 010	1 092 081	6 176	39 586	—	73
146 819	12 744	1692	144	9 742	—	52 630	339 462	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	74
49 767	2 461	327	562	1 014	—	15 520	23 308	16 056	12 284	60	36	14 037	75
1 248 412	10 413	1382	i. K. 210a	i. K. 210a	—	855 649*	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	—	76
886 164	11 503*	1527*	77 726	89 259	—	in Kol. 211a	„ „ 211b	1 239 070	926 300	„ „ 211a	„ „ 211b	—	77
87 079	22 559	2995	880	2 479	—	2 901	19 419	1 034	28 908	6 417	16 072	—	78
1 258 189	45 209	6001	201 960	177 917	13 411	25 218	68 259	87 929	288 082	12 482	168 287	73 732	79
908 349	19 576	2599	15 331	25 025	—	144 095	117 193	500 044	337 143	526 073	159 310	16 235	80a
214 665	10 897	1447	6 331	3 982	—	25 331	36 964	187 249	184 648	25 464	8 282	888	- b

(Forts.) **IV. Finanz=**

(Forts.) A. **Einnahmen.**

A. Deutsche Eisenbahnen.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	214			215		216	217	218		219
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben-Erträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag 2c.) Thlr.	Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich Bahnlänge. Thlr.		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr.
		a. für Equipagen. Thlr.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten 2c.) Thlr.	a. für Pferde. Thlr.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.			pro Meile	pro Kilometer	
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	2013	i. K. 208 u. 211	i. K. 208 u. 211	71 180	104 736	43 350	3 481 776	*28 474*	*3780*	271 470
2	Bayerische	92 944	—	i. K. 214a	i. K. 215b	584 668	i. K. 211	8 583 344	*36 335*	*4824*	424 906*
3	Friedrich-Franz-E.	i. K. 214c	i. K. 210a	6 708	" " 215b	78 222	2 468	440 069	*11 383*	*1511*	61 549
4	Main-Neckar-E.	538	i. K. 211a	i. K. 211a	" " 215b	21 045	—	467 377	*40 187*	*5335*	90 448
5	Oldenburgische	895	65	1 679	9 392	17 136	1 412	221 335	*11 000*	*1460*	23 417
6	Bebra-Hanauer	727	2 430	44 091	64 542	9 993	2 821	552 105	*28 755*	*3818*	50 871
7	Hannoversche	9 454	11 419	75 646	421 322*	190 056	58 713	5 887 883	*53 586*	*7114*	607 942
8	Main-Weser-B.	1 511	8 003	157 363	233 718	27 459	13 297	1 579 241	*59 751*	*7931*	114 499
9	Nassauische	439	184	33 360	76 200	6 893	18 043	718 618	*26 635*	*3536*	105 775
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	31 177	22 784	—	86 172	102 302	91 372	5 624 103	*75 249*	*9990*	211 284
11	Preuß. Ostbahn	15 621	224 666	83 733	362 271	345 168	81 250	5 816 416	*47 762*	*6341*	374 817
12	Saarbrücker	11 462	838	i. K. 214a	16 348	14 986	18 122	1 298 123	*62 141*	*8250*	255 058
13	Westfälische	33 903	9 483	" " 214b	72 645*	60 532	7 590	2 545 776	*49 089*	*6518*	220 013
14	Sächsische Staats-E.	878	23 140	6 538	8 538	106 178	124 576	6 658 492	*61 391*	*8151*	389 637* } 414 012 }
15	Württembergische	2 801	253	94	i. K. 215b	139 267	33 490	3 395 190	*26 677*	*3542*	335 466
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	64 078*	i. K. 214c	16 352	115 072*	99 462	368 296	7 499 048	*82 954*	*11 014*	} 1 071 278
	b. Hessische Nordbahn	1 224*	" " 214c	23 863	35 387*	6 430	3 685	945 692	*47 714*	*6335*	}
17	a. Oberschlesische	1 524	10 490	426	10 112	42 971	72 028	4 686 577	*134 613*	*17 872*	831 101
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 495	2 763	7 566	27 938	19 399	20 072	1 041 874	*37 423*	*4969*	182 650
	c. Stargard-Posener	1 024	2 420	863	12 656	21 317	6 994	658 225	*29 086*	*3862*	138 224
	d. Neisse-Brieger	294	8	178	2 245	1 749	3 005	108 206	*17 509*	*2325*	22 266
	e. Wilhelms-Bahn	325	526	—	1 561	4 073	5 401	830 134	*33 677*	*4471*	104 534
18	Rhein-Nahe-E.	16 660	2 994	i. K. 214a	20 974	29 439	20 756	740 147	*46 259*	*6142*	60 264
19	a. Gößnitz-Geraer	3	30	56	162	934	933	111 430	*24 119*	*3202*	6 939* } 12 032 }
	b. Greiz-Brunner	—	—	21	3	275	142	18 406	*11 799*	*1566*	2 776*
20	a. Löbau-Zittauer	25	121	94	73	1 413	1 320	126 278	*28 000*	*3717*	2 921* } 6 510 }
	b. Zittau-Reichenberger	7	97	37	14	878	1 910	95 229	*26 825*	*3561*	9 320
	b) in Privatverwaltung.										
21	a. Altona-Kieler	2 913	—	—	in Kol. 215b	105 727	43 223* } 35 997 }	807 332	*25 072*	*3329*	20 769
	b. Schleswigsche	1 260	—	—		100 275	7 601* } 4 272 }	380 542	*12 477*	*1657*	4 237
22	Bayerische Ostbahnen	1 145	—	—		149 187	i. K. 211b	3 361 851	*41 300*	*5483*	679 310
23	Berlin-Anhaltische	1 467	i. K. 211	—		272 700	9 940	2 400 814	*48 854*	*6486*	90 856
24	Berlin-Görlitzer	1 199	2 931	—	3 980	9 645	5 473	616 325	*22 331*	*2966*	81 452
25	Berlin-Hamburger	1 105	i. K. 211	i. K. 211	i. K. 215b	354 947	48 688	2 877 403	*72 412*	*9618*	158 935
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	3 152	—	—	13 972	73 330	—	1 879 271	*96 176*	*12 769*	139 521
27	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn 2c.	3 193	3 441	i. K. 214a	11 583	98 628	63 455	1 265 304	*42 776*	*5679*	90 911*
	b Starg.-Cösl.-Clb.	776	103	" " 214a	3 607	30 397	2 743	269 072	*11 776*	*1563*	53 454*
	c. Cöslin-Danziger	255	78	—	1 773	8 895	8 683	70 620	*4 708*	*625*	18 658*
	d. Vorpommersche	1 428	155	i. K. 214a	4 511	30 085	7 077	283 474	*9 306*	*1236*	78 193*
28	Braunschweigische	1 781	i. K. 214c	16 745	i. K. 215b	99 367	16 360	2 612 552	*71 852**	*9540**	21 452
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	851*	—	350	4 985	10 081	21 020	972 844	*42 668*	*5665*	127 088
30	Frankfurt-Hanauer	427	—	i. K. 201a	{ i. K. 201e u. 215b }	15 019	6 505	275 445	*50 448*	*6698*	17 716*
31	Glückstadt-Elmshorner	79	—	—	i. K. 215b	4 224	1 527	48 357	*10 746*	*1427*	4 632
32	Hessische Ludwigs-E.	54 567	—	i. K. 214a	" " 215b	128 759	9 798	1 382 277	*35 717*	*4743*	23 528
33	Homburger	23	—	—	19	148	395	13 797	*5 725*	*760*	3 511
34	Kirchheimer	14	—	—	i. K. 215b	282	—	10 268	*11 871*	*1576*	2 011
35	Köln-Mindener	2 276	11 539	154 924	401 058	173 334	69 400	7 668 215	*108 128*	*14 356*	1 148 907*
36	a. Leipzig-Dresdener	2 060	2 341	169 063*	5 730*	49 887	53 370	1 972 521	*65 685*	*8721*	323 926*
	b. Cottbus-Großenhainer	182	—	—	210	866	660	48 321	*4 558*	*605*	—
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	203	—	2 212	*2 766*	*367*	2 100
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	1 698	2 576	i. K. 214a	i. K. 215b	22 588	30 568	403 600	*27 363*	*3633*	26 555
39	Märkisch-Posener	1 103	162	—	6 926	7 685	1 853	92 929	*2 578*	*342*	22 838

Ergebnisse.

B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	
Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 218)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Procente	Procente	Procente	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
6 225 371	50 911	6759	10,12	39,71	55,93	4,36	358 583	432 702	14 425	33 926	—*	46 118	2 155	1
12 893 410*	51 580	7246	9,03	30,13	66,57	3,20	607 969	1412263	33 609	20 480	13 432	106 427	36 063	2
920 988	23 823	3163	7,69	45,54	47,78	6,68	82 467	53 735	762	9 395	1 292	4 317	2 106	3
1 150 228	98 901	13 130	9,68	51,50	40,63	7,87	37 486	67 783	1 104	13 449	3 968	8 629	1 055	4
440 268	21 882	2905	8,46	44,41	50,27	5,32	37 018	14 448	1 481	1 189	753	407	357	5
1 017 206	52 979	7034	9,335	40,72	54,28	5,0	107 554	53 770	2 521	10 263	1 916	12 865	4 784	6
9 048 511	82 351	10 933	11,34	28,21	65,07	6,72	543 257	637 395	5 296	44 022	24 532	94 486	13 677	7
2 610 205*	98 759	13 109	11,52	35,11	60,50	4,39	168 253	116 900	120	23 992	2 524	28 403	4 293	8
1 187 342	44 008	5843	7,52	30,57	60,32	8,91	136 539	56 197	4 944	9 929	2 161	15 004	4 464	9
7 567 205	101 247	13 442	11,94	22,89	74,32	2,79	499 345	717 005	8 327	188 914	11 340	7 268	22 304	10
9 159 330	75 212	9986	14,49	32,41	63,49	4,10	476 924	511 904	17 898	112 704	16 290	81 289	26 573	11
1 978 095*	94 691	12 572	12,28	21,48	65,63	12,89	124 669	142 568	2 301	43 291	6 070	18 305	2 975	12
3 358 044	64 752	8597	9,56	17,64	75,81	6,55	234 260	353 853*	26 496	50 347*	11 100*	55 606*	4 541	13
9 635 954	88 843	11 795	10,47	23,51*	72,01*	4,48*	401 542	319 519*	31 763	61 994	11 837	63 630	18 164	14
5 872 388	46 141	6126	8,13	36,47	57,82	5,71	321 403	794 553	11 752	141 260	—*	29 362	5 110	15
11 904 581	108 007	14 339	10,79	20,07	70,93	9,00	861 295	433 748	15 220	53 670	22 051	123 243	31 916	16
6 168 322	177 098	23 513	17,95	10,55	75,98	13,47	201 750	104 736	6 142	28 473	6 620	55 621	8 070	17a
1 659 170	59 596	7912	11,34	26,19	62,79	11,02	133 633	60 456	6 875	10 180	6 774	25 088	3 364	- b
1 027 199	45 391	6026	10,20	22,16	64,08	13,46	82 948	36 749	2 200	10 399	4 767	6 655	2 236	- c
205 149	33 195	4407	11,92	36,40	52,74	10,86	13 289	4 308	437	1 464	183	1 453	343	- d
1 071 406	43 465	5771	10,64	12,77	77,48	9,75	74 701	37 603	3 447	4 323	i. K. 228	3 609	1 862	- e
1 453 218*	90 826	12 059	12,81	44,92	50,93	4,15	91 322	135 698	6 181	5 203	3 593	15 004	2 259	18
172 495	37 337	4957	8,72	25,42*	67,31*	7,27*	12 807	3 001*	245	1 022	585	517	376	19a
30 398	19 486	2587	4,49	30,34	60,60	9,06	3 716	1 264*	19	253	195	785	73	- b
194 592	43 147	5728	8,47	30,72*	65,88*	3,40*	12 666	18 035	292	1384	711	4 757	510	20a
143 009	40 284	5348	8,27	26,89	66,59	6,52	13 691	37 936	3 337	3 680	901	5 400	426	- b
1 448 247	44 977	5972	13,17	42,82	55,75	1,43	117 413	96 801	1 955	17 534	1 524	10 411	3 829	21a
636 452	20 867	2770	6,92	39,54	59,79	0,67	42 879	64 905	1 393	9 540	736	3 971	1 382	- b
5 165 639*	63 460*	8425*	10,67*	21,77	65,08	13,15	323 850	181 107	10 391	52 027	746	i. K. 224	541	22
3 974 250	80 871	10 737	15,34	37,30	60,41	2,29	280 298	83 144	8 572	—*	12 447	—*	10 456	23
997 198	36 130	4797	11,11	30,03	61,80	8,17	74 678	26 348	472	5 758	2 443	8 541	1 305	24
4 172 567	105 050	13 947	13,74	27,23	68,96	3,81	179 287	237 778	5 768	209 420	20 622	7 924	8 839	25
3 322 008	170 011	22 572	13,75	39,23	56,57	4,20	149 617	141 491	5 451	12 100	13 364	12 141	2 983	26
2 315 183	78 269	10 391	14,21	41,42	54,65	3,93	133 419	44 507	5 195	29 260	i. K. 228	6 528	4 689	27a
596 379	26 100	3465	7,26	45,92	45,12	8,96	56 123	15 842	1 096	11 521	" " 228	5 261	1 473	- b
176 916	11 794	1566	4,08	49,54	39,92	10,54	32 310	—	—	—	—	—	122	- c
731 415	24 012	3188	7,94	50,55	38,76	10,69	89 144	24 585	514	13 371	i. K. 228	5 304	1 836	- d
3 719 772	102 304*	13 583*	10,62	29,19	70,23	0,58	266 810	145 353	in Kol. 224	49 823	5 305	10 750	10 559	28
1 540 337	67 558	8969	12,39	28,59	63,16	8,25	83 702	41 662	3 012	6 951	4 727	13 405	3 608	29
503 581	92 231	12 245	11,61	41,78	54,70	3,52	24 532	24 226*	1 082	3 440*	463	798	1 709	30
93 032	20 674	2775	9,06	43,04	51,98	4,98	10 265	6 692	118	1 198	49	899	464	31
2 688 719	69 475	9224	9,77	47,71	51,41	0,88	136 220	5 515	25 754	4 778	8 063	i. K. 224	1 278	32
132 074	54 803	7276	8,55	86,89	10,45	2,66	10 832	6 554	950	1 236	58	1 507	249	33
22 239	25 710	3413	4,52	44,79	46,17	9,04	1 557	39	8	174	—	13	—	34
11 278 945	159 042	21 115	14,06	21,82	67,99	10,19	477 151	860 944*	11 521	26 247	39 398	42 922	12 204	35
3 312 766	110 315	14 646	14,37	30,68	59,54	9,78	120 726	254 183	1 619	50 523	i. K. 224	11 300	22 054	36a
74 461	7 024	933	4,91	35,10	64,90	—	15 085	6 528	—	107	549	23	269	- b
61 533	76 916	10 204	7,26	92,99	3,60	3,41	2 930	1 441	—	1 220	166	—	485	37
629 705	42 692	5668	12,09	31,69	64,09	4,22	31 575	32 653	1 614	5 717	1 563	10 022	2 036	38
225 914	6 267	832	4,79	48,76	41,13	10,11	40 249	25 810	420	622	742	1 626	204	39c

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Fortſ.) IV. Finanz=

(Fortſ.) A. Einnahmen.

		214			215		216	217	218		219
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben=Erträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuſchlag ꝛc.)	Zuſammen im Güter=Verkehre.	Durchſchnittlich		Aus ſonſtigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. ſ. w.).
		a.	b.	c.	a.	b.			pro Meile	pro Kilometer	
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)	für Equipagen.	für Eiſenbahn-Fahrzeuge.	für ſonſtige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.)	für Pferde.	für Rindvieh, Schweine und ſonſtige Thiere.			Bahnlänge.		
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	841	1 893	13 163	42 930	47 527	24 596	1 665 975	86 052	11 425	305 509*
	b. Halle-Kaſſeler	381	—	56 469	106 526	11 403	3 211	782 461	35 309	4688	61 930
41	a. Magdeburg-Halberſtädter	27 802	—	in Kol. 214a	57 914	39 833	—	1 370 830	46 564	6182	192 286
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	1 341	—	in Kol. 214a	20 633	15 840	—	493 568	34 564	4589	22 778
	c. Stendal-Salzwedel . .	72	—	in Kol. 214a	1 105	895	—	17 559	2 314	307	226
42	Niederſchleſiſche Zweigbahn .	103	—	7 710	21 347	9 087	2 432	220 795	23 242	3086	7 909
43	Nordhauſen-Erfurter . .	65	—	—	386	1 813	1 645	64 997	6 410	851	18 215
44	Oberheſſiſche	2	4	—	66	1 491	233	23 246	2 308	306	25 743*
45	Oſtpreußiſche Südbahn . .	541	582	—	7 972	15 855	12 633	393 580	13 032	1730	28 295
46	Pfälziſche Eiſenbahnen . .	i. K. 211	—	—	in Kol. 215b	27 687	5 098	1 683 021	42 934	5701	78 909
47	Rechte Oder-Ufer-E. . .	115	—	—	3 111	9 675	24 307	698 840	19 559	2597	81 024
48	Rheiniſche	6 450	5 046	in Kol. 201a	18 816*	79 081	137 145	4 595 132	53 713	7131	226 642*
49	Taunus-E.	6 756	—	—	13 548	1 969	4 145	160 686	23 947	3201	17 949*
50	a. Thüringiſche . . .	3 810	4 165	63 682	184 478	34 154	14 721	2 383 484	54 995	7301	312 671
	b. Werra-E.	i. K. 208 u. 211	i. K. 208 u. 211	i. K. 208 u. 211	2 085	14 840	2 113	469 403	20 669	2744	66 751
51	Tilſit-Inſterburger . . .	63	—	66	3 302*	3 346	847	36 625	5 115	679	14 643
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
52	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	in Kol. 211a	—	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	1 093 992	33 723	4477	63 099
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie .	„ „ 211a	—	—	„ „ 211a	„ „ 211a	—	56 881	4 207	559	4 608
53	Alföld-Fiumaner	„ „ 211a	—	—	„ „ 211a	„ „ 211a	—	130 286	6 949	922	33 827
54	Auſſig-Teplitzer	935	—	—	688	2 010	5 196	662 602	85 829	11 395	49 895
55	Böhmiſche Nordbahn . .	142	—	—	52	1 588	7 173	430 981	22 389	2972	46 308
56	Böhmiſche Weſtbahn . .	1 159	17 876	—	1 755	24 848	16 205	1 591 557	59 698	7926	35 518
57	Brünn-Roſſitzer	in Kol. 210a	—	—	in Kol. 210a	in Kol. 210a	—	243 032	64 809	8603	1 211
58	Buſchtěhrader	80	—	—	„ „ 215b	708	14 935	720 571	74 362	9873	43 008*
59	Fünfkirchen-Barcs'er . .	619	525	—	995	8 982	—	135 318	15 052	1998	9 878
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	i. K. 204 u. 211a	i. K. 211a	in Kol. 211a	i. K. 204 u. 211a	i. K. 204 u. 211a	i. K. 208-212	3 735 657	59 780	7937	89 952
61	Graz-Köflacher	i. K. 210	—	—	73	245	—	396 713	74 710	9918	1 035
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	7 532	109 554	—	28 052	992 577	383 731	13 342 517	167 241	22 204	223 115
	b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	256	30	—	612	12 144	22 082	372 237	25 033	3323	94 861
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn .	1 319	—	—	2 744	15 208	12 115	654 743	15 846	2104	1 924
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn .	12 955	20 816	119	23 570	192 062	138 702	4 029 524	75 871	10 064	521 081
	Kaiſerin Eliſabeth b. Lamb.-Gmund.	105	—	—	31	19	1 899	109 311	28 615	3802	160
	Kaiſerin Eliſabeth c. Pferdebahn .	6	40	76	—	—	3 857	119 063	11 638	1545	24 118
65	Kaſchau-Oderberger . . .	27	—	—	51	2 498	17 646	186 024	33 639	4466	18 410
66	Kronprinz Rudolf-Bahn .	619	—	—	923	4 504	19 418	448 203	9 384	1246	52 373
67	a. Lemberg-Czernowitzer .	i. K. 211	i. K. 211	—	in Kol. 211	in Kol. 211	35 801	1 010 520	28 765	3819	4 988
	b. Czernowitz-Suczawaer .	„ „ 211	„ „ 211	—	„ „ 211	„ „ 211	8 922	88 427	7 437	987	5 543
	c. Rumäniſche Linie . .	„ „ 211	„ „ 211	—	„ „ 211	„ „ 211	3 206	35 911	1 504*	200*	531
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	193	273	—	332	4 320	—	451 497	55 878	7421	3 708
69	a. Oeſterreichiſche nördliche .	4 922	—	—	13 030	276 319	—	7 162 565	114 969	15 264	85 867
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	9 881	—	—	45 529	936 441	—	8 374 085	90 874	12 065	21 171
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	257	—	—	6 882	48 972	—	961 593	46 320	6150	15 259
70	I. Siebenbürger	i. K. 214c	—	6 921	2 353	44 632	7 920	491 603	15 691	2083	63 761
71	Südbahn und Tiroler . .	22 954	—	in Kol. 214a	69 102	232 032	—	14 181 745	54 116	7185	269 668
72	Süd-Norddeutſche . .	i. K. 208 u. 211a	i. K. 208 u. 211a	—	i. K. 208 u. 211a	i. K. 208 u. 211a	—	1 110 615	36 959	4907	68 196
73	Theiß-Bahn	12 191	40 094	—	11 920	247 417	i. K. 208-215	2 537 615	32 824	4358	196 215*
74	Turnau-Kralup-Prager .	in Kol. 210	i. K. 210	—	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	401 978	34 894	4633	9 648
75	Ungariſche Oſtbahn . . .	190	—	—	915	5 779	2 272	92 033	4 552	604	4 293
	C. Fremdländiſche Bahnen.										
76	Niederländiſche Staats-E. .	i. K. 215b	—	—	in Kol. 215b	79 163	76 637	1 011 449	8 436	1120	73 907
77	Grand Central Belge . .	895	—	—	„ „ 215b	64 587	—	2 397 837	31 125*	4132*	29 441
78	Lüttich-Maſtrichter . . .	39	—	—	„ „ 215b	4 849	200	83 198	21 554	2862	10 204
79	Niederländiſche Rhein-E. .	2 826	1 146	—	9 849	37 736	156 624	1 325 458	47 627	6322	159 846
80	a. Warſchau-Wiener . .	4 083	3882	1 791	in Kol. 215b	32 453	40 881	1 923 539	41 456	5504	185 693
	b. Warſchau-Bromberger .	932	47	349	„ „ 215b	18 680	13 066	512 213	26 001	3452	96 676

Ergebnisse.

220	221		222				223	224	225	226	227	228	229	
							B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.							
Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung 2c.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Procente.	Procente.	Procente.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 576 026	133 059	17 666	15,59	23,47	64,67	11,86	93 040	35 778	2668	28 274	12 587	14 949	3796	40a
1 204 000	54 332	7213	10,25	29,87	64,99	5,14	80 929	107 894	386	8514	2137	4974	1004	- b
2 137 759	72 614	9641	12,09	26,88	64,13	8,99	168 767	42 364	2867	16 731	3569	23 994	7187	41a
701 359	49 115	6521	11,98	26,38	70,37	3,25	70 308	22 876	3315	5369	3610	6109	2522	- b
40 463	5 331	708	4,43	56,04	43,40	0,56	17 409	12 334	38	45	56	123	697	- c
365 927	38 519	5114	13,76	37,50	60,34	2,16	23 062	13 169	283	3075	721	3954	929	42
152 993	15 088	2003	6,31	45,61	42,49	11,90	22 657	16 777	—	1079	759	—	658	43
92 271	9 163	1216	3,11	46,91	25,19	27,90	21 552	12 071	8	110	16	355	113	44
611 700	20 255	2689	9,44	31,03	64,34	4,63	64 804	31 157	728	3079	1082	2745	1884	45
2 844 259	72 558	9633	7,04	38,05	59,17	2,78	224 727	231 870	in Kol. 224	16 149	4754	1634	6052	46
1 022 404	28 615	3799	8,22	23,72	68,35	7,93	96 112	48 902	1848	6686	2410	3335	1812	47
8 128 004	95 009	12 614	11,55	40,66	56,55	2,79	241 498	202 875	6222	29 770	10 540	109 832	15 573	48
481 614	71 776	9594	9,61	62,91	33,36	3,73	18 224	8 918	242	3942	231	2857	518	49
3 982 935	91 900	12 201	12,09	32,51	59,84	7,65	197 465	306 441*	6260	15 185	3791	17 118	14 569	50a
733 545	32 301	4288	10,66	26,51	63,39	9,10	56 019	66 932	237	2513	1423	1790	1984	- b
89 940	12 561	1668	8,22	43,00	40,72	16,28	9 913	4 467	97	1171	309	1734	52	51
1 622 876	50 027	6642	15,32	28,70	67,41	3,89	69 745	108 154	in Kol. 224	15 576	16 743	in Kol. 224	in Kol. 224	52a
129 067	9 546	1267	3,32	52,36	44,07	3,57	22 780	13 381	„ „ 224	5955	756	„ „ 224	„ „ 224	- b
281 291	15 002	1991	16,08	41,66	46,32	12,02	64 927	49 967	„ „ 224	in Kol. 224	in Kol. 224	„ „ 224	„ „ 224	53
791 365	102 508	13 610	28,45	9,97	83,73	6,30	48 929	88 933	576	14 511	8984	5724	1593	54
620 190	32 219	4278	9,71	23,04	69,49	7,47	30 302	27 961	180	1882	1358	1307	—	55
2 015 259	75 591	10 036	17,04	19,26	78,98	1,76	43 389	165 992	5799	21 009	2917	27 384	4979	56
262 090	69 891	9278	32,11	6,81	92,73	0,46	—*	—	—	—	—	—	—	57
840 512	86 740	11 516	12,39	9,15	85,73	5,12	23 021*	76 931	11 977	12 952	in Kol. 245	—	1869	58
212 295	23 615	3135	11,37	31,61	63,74	4,65	11 458	16 959	541	2294	723	1893	148	59
4 768 456	76 307	10 131	21,44	19,77	78,34	1,89	136 061	338 210	117 160	86 880	8103	25 446	8562	60
449 395	84 632	11 234	18,04	11,49	88,28	0,23	8 489	9 648	2207	4986	613	1472	1154	61
16 526 966	207 157	27 503	23,07	17,92	80,73	1,35	274 051	777 262	53 839	128 885	11 061	4873	—*	62a
615 478	41 391	5495	12,32	24,11	60,48	15,41	33 067	126 990	1451	2693	871	61	—	- b
1 240 616	30 024	3986	10,14	47,07	52,77	0,16	72 645	48 935	6830	4680	1198	15 912	2430	63
6 411 622	120 723	16 016	16,16	29,02	62,85	8,13	132 780	393 603	11 971	65 824	4910	33 871	in Kol. 233	64a
150 420	39 377	5232	9,06	27,22	72,67	0,11	9 026	10 218	997	2575	150	441	„ „ 233	- b
147 923	14 460	1919	—	3,21	80,49	16,30	13 254	16 156	582	1386	—	502	„ „ 233	- c
244 091	44 139	5860	18,65	16,24	76,21	7,55	8 297	24 327	50	2484	573	2256	1197	65
794 343	16 632	2208	8,10	36,98	56,42	6,60	70 124	131 488	755	2951	2856	12 299	5634	66
1 385 890	39 450	5237	14,16	26,73	72,91	0,36	95 196	75 922	15 858	33 947	2850	—	2715	67a
175 577	14 767	1960	7,86	46,48	50,36	3,16	17 037	94 881	5235	8427	446	6151	593	- b
89 349	3 742*	497*	2,36	59,19	40,19	0,62	10 206	45 303	168	3802	97	4231	281	- c
515 409	63 788	8470	18,82	11,68	87,60	0,72	22 153	37 580	77	5093	1678	2202	6044	68
9 264 024	148 700	19 743	19,28	21,76	77,92	0,32	179 583	624 886	104 730	67 958	6949	—	19 168	69a
10 901 845	118 305	15 707	21,64	22,89	76,91	0,20	232 534	917 110	94 432	132 865	7532	—	31 142	- b
1 237 437	59 607	7914	20,81	21,06	77,71	1,23	43 130	2156 04	14 254	22 758	1818	—	4992	- c
812 852	25 945	3445	15,51	31,68	60,48	7,84	53 060	53 127	2 689	13 340	956	3489	3724	70
19 765 858	75 425	10 014	15,75	26,89	71,75	1,36	281 979	918 877	54 778	130 017	12 117	94 165	i. K. 224—226	71
1 485 097	49 421	6561	11,58	20,62	74,79	4,59	21 908	219 784	9653	20 524	3126	25 907	255	72
3 849 450*	49 792	6611	19,96	28,98	65,92	5,10	137 293	270 087	in Kol. 224	36 460	2934	5961	8987	73
558 445	48 476	6432	16,18	26,29	71,98	1,73	15 616	7 721	257	1144	826	512	708	74
146 093	7 235	959	13,92	34,06	63,00	2,94	10 350	—	—	247	—	100	60	75
2 333 768	19 465	2584	5,749	53,49	43,34	3,17	197 796	21 669	7177	18 800	10 381	24 142	4976	76
3 313 442	43 010*	5710*	6,46	26,74	72,37	0,89	155 146**	148 200	in Kol. 233	17 998	2739*	53 157*	12 626	77
180 481	46 757	6208	6,48	48,25	46,10	5,65	7 844	23 564	—	2600	—	6850	600	78
2 743 493	98 580	13 087	11,41	45,86	48,51	5,63	6 801	161 852	10 902	17 491	3169	14 927	i. K. 224—226	79
3 017 581	65 034	8634	12,52	30,10	63,74	6,16	177 057	68 761	3684	72 571	12 901	6279	3383	80a
823 554	41 805	5550	10,51	26,07	62,19	11,74	57 864	98 708	519	55 715	4211	8917	1066	- b

(Fortſ.) **IV. Finanz=**

	230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
A. Deutſche Eiſenbahnen.	(Fortſ.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
										Koſten	
I. Staatsbahnen.	Heizung der Wärter-lokale. Thlr.	Grund-ſteuer, Feuer-verſiche-rung ꝛc. Thlr.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreau-bedürfniſſe, Druck-ſachen und Formulare. Thlr.	Sonſtige Ausgaben Thlr.	Zuſammen Thlr.	Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilo-meter Bahnlänge. Thlr.	Beſoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienſt-kleidung ꝛc. Thlr.	Feuerung der Loko-motiven. Thlr.	Schmieren der Maſchinen und Tender. Thlr.
1 Badiſche	16 543*	3599	3574	2032	12 600	926 257	7575	1006	778 221	298 956	24 601
2 Bayeriſche	7424	1172	34 286	—	168 973	2 442 098	10 338	1373	1 470 692	935 535	55 858
3 Friedrich-Franz-E.	5858	3206	310	137	2441	166 026	4295	570	107 391	60 162	3961
4 Main-Neckar-E.	in Kol. 248	2304	79	8807	1547	146 211	12 571	1669	199 862	50 343	6258
5 Oldenburgiſche	133	540	12	28	90	56 456	2806	372	45 866	17 251	2314
6 Bebra-Hanauer	—	9927	522	1419	1867	207 408	10 803	1434	112 511	48 446	4752
7 Hannoverſche	87 670*	—	5245	3145	74 449	1 533 174	13 954	1853	587 744	537 906	94 966
8 Main-Weſer-B.	3516	395	1249	2691	6221	358 557	13 566	1800	206 544	119 537	10 790
9 Naſſauiſche	12 233*	217	170	1989	2707	246 554	9138	1213	122 338	38 854	4006
10 Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb	100 171	26 394	27 621	8535	93 484	1 710 708	22 889	3038	381 316	321 079	27 264
11 Preuß. Oſtbahn	19 364	—	18 367	4451	75 255	1 361 019	11 176	1484	576 324	394 568	33 518
12 Saarbrücker	24 306*	15 694	1315	453	1692	383 639	18 365	2438	234 211	44 694	7458
13 Weſtfäliſche	18 584*	382	2289	2769	14 429	774 656	14 937	1983	275 670	111 497	17 750
14 Sächſiſche Staats-E.	—	8155	13 131*	3787	26 959	960 481*	8856*	1176*	1 518 369	366 096	34 078*
15 Württembergiſche	—	10 626	3151	2726	4386	1 324 329	10 406	1381	637 745	390 872	68 777
II. Privatbahnen											
a) **unter Staatsverwaltung.**											
16 a. Bergiſch-Märkiſche / b. Heſſiſche Nordbahn	123 312*	5822	9671	7573	10 977	1 698 498	15 410	2046	1 313 001	302 232	74 855
17 a. Oberſchleſiſche	51 019*	15 604	10 826	3422	102 716	594 999	17 083	2269	485 306	118 595	14 113
b. Breslau-Poſen-Glogauer	27 396*	5869	3929	1442	25 254	310 260	11 144	1479	146 384	41 723	4965
c. Stargard-Poſener	13 743*	1816	3245	1056	7072	172 886	7639	1014	85 752	27 534	4461
d. Neiſſe-Brieger	1301*	431	295	104	7870	31 478	5093	676	10 195	4096	487
e. Wilhelms-Bahn	5211*	3034	1093	3306	15 206	153 395	6223	826	45 195	23 188	4733
18 Rhein-Nahe-E.	11 908*	982	715	438	29 919*	303 222	18 951	2516	121 167	47 065	6769
19 a. Gößnitz-Geraer	—	121	35*	89	4033	22 831*	4942*	656*	25 489	8897	902*
b. Greiz-Brunner	—	793	38*	259	131	7 526	4824*	641*	8502	1733	257*
20 a. Löbau-Zittauer	—	2500	566*	138	553	42 112	9337	1240	42 391	10 697	954*
b. Zittau-Reichenberger	—	5029	618*	148	605	71 771	20 217	2684	46 317	7439	664*
b) **in Privatverwaltung.**											
21 a. Altona-Kieler	2244	7555	488	—	9640	269 394	8366	1111	80 628	46 926	4131
b. Schleswigſche	962	3313	1747	—	6944	137 772	4517	600	42 342	32 956	3133
22 Bayeriſche Oſtbahnen	36 262*	11 329	1795	864	3275	622 187	7644	1015	357 921	187 184	12 886
23 Berlin-Anhaltiſche	2568	20 013	5286	3294	44 277*	470 355	9571	1271	324 264*	157 974	34 181
24 Berlin-Görlitzer	2034	in Kol. 257	484	1405	8578	132 046	4784	635	70 172	47 430	3921
25 Berlin-Hamburger	17 191*	9247	in Kol. 234	1082	9701	706 859	17 796	2363	286 334	190 521	17 275
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	2385	1319	—	i. K. 234	62 833*	403 684	20 659	2743	247 398	162 198	9148
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	in Kol. 234	12 877	4332	1665	29 903*	272 375	9208	1223	139 501	136 532*	10 607*
b. Starg.-Cösl.-Clb.	" " 234	1480	2110	819	7646*	103 371	4524	601	48 870	47 829*	3716*
c. Cöslin-Danziger.	—	543	1081	399	6533*	40 988	2733	363	18 563	18 168*	1411*
d. Vorpommerſche	in Kol. 234	3411	1992	1122	12 122*	153 401	5036	669	52 492	51 375*	3991*
28 Braunſchweigiſche	11 735*	1549	7513	9653	102 927	621 977	17 106*	2271*	223 932	277 111	22 298
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	17 414*	6721	6408	1001	19 350*	207 961	9121	1211	80 907	68 322	15 951*
30 Frankfurt-Hanauer	309	2582	361	i. K. 251	2211*	61 713	11 303	1500	53 400*	27 459*	4214
31 Glückſtadt-Elmshorner	55	859	—	49	3897*	24 545	5454	724	6932	4466	435
32 Heſſiſche Ludwigs-E.	3534*	25 579	in Kol. 234	338	36 944*	248 003	6409	851	299 655	97 176	13 615*
33 Homburger	1334	72	—	44	4700*	27 536	11 426	1517	13 159	4934	461
34 Kirchheimer	—	65	—	—	1901*	3 757	2146*	285*	3614	1838	265
35 Köln-Mindener	9132	6995	3713	5520	240 735	1 736 482*	24 486*	3251	823 937	321 421	43 432
36 a. Leipzig-Dresdener	3481	56 325*	4901	i. K. 258	22 466	547 578	18 234	2421	360 473	116 288	35 292
b. Cottbus-Großenhainer	420	—	109	86	—	23 175	2186	290	13 769	7124	1052
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	71	1604*	14	i. K. 258	860	8 791	10 989	1458	7228	3471	371*
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2752*	1988	—	172	1645	91 737	6219	826	47 581	37 759	2761
39 Märkiſch-Poſener	3198	54	480	100	3555	76 049	2210	280	25 010	34 826	3673

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- 2c. Fonds geschehen ist)	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
32 869	14 682	13 241	16 672	115 501	54 277	197 424	in Kol. 246c	185 185	in Kol. 246c	—	60 875*	1
46 000	36 598	34 279	32 640	56 897	204 551	497 446	" " 246c	529 503	" " 246c	102 857	182 065*	2
9817*	2320	1199	3199	—	8505	33 670	9067	21 674	3663	—	7590	3
7021	3047	2407	2096	18 954	1383	14 531	in Kol. 246c	49 103	—	98 702	15 095	4
4451	524	920	208	in Kol. 237	2886	7293	1264	2359	384	244	2621	5
3177	505	1023	1686	" " 237	850	47 927	4903	15 184	—	—	2464	6
i. K. 229	14 730	9947	17 148	123 972	123 226	319 204	73 511	203 017	46 674	100 435	2021	7
5977	5532	3400	3634	24 630	36 103	98 662	50 047	39 377	—	—	12 389	8
12 391	3373	1981	1572	6569	11 784	25 584*	16 089*	28 585*	9937	—	in Kol. 230	9
52 574	23 486	12 996	43 357	160 726	453 205	244 527	60 842	230 101	—	389 082	40 857	10
37 013	15 671	10 328	21 374	77 352	88 559	290 855	66 691	141 547	—	277 425	86 891	11
4476	7358	622	3847	—	6260	69 671	in Kol. 246c	154 107	8411	—	in Kol. 230	12
19 738	6686	727	8239	26 243	68 585	108 014	17 089	102 315	25 984	190 527	18 355	13
9483*	26 211*	2246*	30 958	218 623	40 391	160 222	69 321	187 901	125	—	17 435	14
60 141	16 239	9481	5789	41 608	21 803	230 147	in Kol. 246c	214 451	in Kol. 246c	—	210 492	15
98 363	18 616	23 411	37 371	150 230	22 257	259 817		247 670	15 288	—		16
35 280	12 538	3113	16 301	42 681	66 004	134 421	in Kolonne 246c	124 503	—	—	in Kolonne 230	17a
12 412	3638	1053	5735	15 016	23 221	47 290		36 126	—	—		- b
10 201	2292	915	5463	6913	15 382	27 692		19 158	—	—		- c
1219	269	98	563	1492	250	4643		2669	—	—		- d
2351	5435	256	3150	3293	—	17 577		34 044	—	—	1942	- e
4946	4273	485	1867	—	4941	40 735		31 667	13 401	4295	in Kol. 230	18
i. K. 222	361*	i. K. 241	407	3468	801	—	—	—	—	—	280	19a
64*	62*	5*	193	543	28	363	36	in Kol. 246b	—	—	276	- b
176*	720*	29*	866	2421	2969	5977	1078	2872	22	—	634	20a
122*	500*	20*	602	4790	2153	4157	749	1997	15	—	841	- b
2727	1259	2087	2183	71 710	10 508	25 637	24 962	26 912	—	—	6661	21a
3240	1447	978	497	15 186	4253	15 654	3434	13 263	—	—	2974	- b
i. K. 252	13 218	i. K. 252	in Kol. 230	33 239	48 414	164 413	in Kol. 246c	106 718	—	222	5481	22
" " 239	36 128	" " 241	33 885*	56 668	5990	64 770	" " 246c	99 390	in Kol. 246c	—	12 775	23
8733	1357	1037	3445*	19 608	13 757	24 936	3966	11 566	634	—	—	24
25 678	15 375	12 069	29 837*	232 762*	84 578*	129 347	46 399	114 381	—	428 916	13 338*	25
2235	8793	849	9209	64 435*	6335	52 125	40 939	46 035	—	—	—	26
17 129	1471*	4403	5963	62 058	15 004	48 726	10 859	14 335	—	—	6360	27a
6001	515*	1542	2089	21 740	5256	25 964	5614	10 760	—	—	2228	- b
2279	196*	586	793	8258	1997	6177	565	3301	—	—	847	- c
6445	554*	1657	2244	23 352	5645	29 236	8218	7649	—	—	2393	- d
i. K. 229	11 727	i. K. 241	37 650*	in Kol. 237	—	153 138	21 035	65 850	in Kol. 246c	4549	in Kol. 230	28
3506*	17 552*	106*	3344	13 982*	in Kol. 252	51 413	in Kol. 246c	68 887	—	—	" " 230	29
4185	493	1261	9388*	33 943*	9252*	25 908*	4597*	6111*	—	—	2137*	30
262	106	27	72	—	1194	1844	1200	1564	288	—	440	31
21 900	2501*	6935	4768	36 104	41 423*	46 540	30 312	in Kol. 246a	—	—	27 906	32
886	72	556	298	1169	440	2008	3873	869	14	—	1131	33
98	28	53	33	375	—	105	6	—	—	—	303	34
61 132	26 827	13 295	24 023	142 999	102 086	179 012*	in Kol. 246c	381 251*	97 326*	—	46 721	35
i. K. 229	i. K. 239	i. K. 239	30 951*	25 525	in Kol. 244	39 927	" " 246c	85 823	—	109 713*	17 201	36a
940	" " 232	18	448	4427	—	2926*	" " 246c	3026*	—	—	267	- b
92*	74*	222	113	—	372	1341	2743	—	127	3378	304	37
1763	820	16 782*	5708	51 500	—	19 490	6198	9789	—	—	2643	38
2230	4292	2802	284	5089	7395	5170	922	8462	627	967	—	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
	(Fortſ.) IV. Finanz=										
	(Fortſ.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
										Koſten	
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Heizung der Wärter-lokale. Thlr.	Grund-ſteuer, Feuer-verſiche-rung ꝛc. Thlr.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreau-bedürfniſſe, Druck-ſachen und Formulare. Thlr.	Sonſtige Ausgaben Thlr.	Zuſammen Thlr.	Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilo-meter Bahnlänge. Thlr.	Beſoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienſt-kleidung ꝛc. Thlr.	Feuerung der Loko-motiven. Thlr.	Schmieren der Maſchinen und Tender. Thlr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	12 697*	7155	6545	in Kol. 251	19 510	236 999	*12 242*	*1625*	117 830	103 036	11 234
b. Halle-Kaſſeler	3031	1173	—	—	1850	211 892	*9562*	*1270*	99 860	75 870	14 792
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	6977	33 138	4834	—	5103	315 531	*10 718*	*1423*	154 876	117 665	34 769
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	2705	5394	865	—	1232	124 305	*8705*	*1156*	44 465	37 500	9859
c. Stendal-Salzwedel	332	150	122	—	416	31 642	*4170*	*554*	4532	1936	1975
42 Niederſchleſiſche Zweigbahn	328	445	595	30	1655	48 246	*5078*	*674*	20 707	21 587	2002
43 Nordhauſen-Erfurter	1618	185	—	1174	394	45 301	*4468*	*593*	16 528	16 314	1697
44 Oberheſſiſche	—	443	8	113	7175*	41 964	*4167*	*553*	13 752	11 090	1611
45 Oſtpreußiſche Südbahn	897	628	1833	693	686	110 216	*3649*	*484*	61 436	40 158	2184
46 Pfälziſche Eiſenbahnen	—	6553	1600	—	55 824	549 163	*14 009*	*1860*	311 836	73 271	14 792
47 Rechte Oder-Ufer-E.	in Kol. 233	1790	1719	17 096	1527	183 237	*5128*	*681*	133 192*	59 275	6120
48 Rheiniſche	7664	46 663	—*	6988	86 452	764 077*	*8931*	*1186*	663 603	246 278	32 982
49 Taunus-E.	727*	3292	139	84	336	39 510	*5888*	*787*	57 209	20 304	5508
50 a. Thüringiſche	3453	5943	10 812	4074	12 400	597 511	*13 786*	*1830*	234 965	218 882	20 218
b. Werra-E.	1312	1337	136	616	1757	136 056	*5991*	*795*	50 665	49 439	2347
51 Tilſit-Inſterburger	1175*	3155	648	175	30	22 926	*3202*	*425*	7150	6206	545
B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
52 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	in Kol. 233	in Kol. 233	in Kol. 233	6380	in Kol. 233	216 598	*6676*	*886*	356 031	65 585	6864
b. ſüdliche Linie	„ „ 233	„ „ 233	„ „ 233	4410	„ „ 233	47 282	*3497*	*464*	74 402	16 890	2589
53 Alföld-Fiumaner	„ „ 234	—	„ „ 234	5966	484	121 344	*6472*	*859*	18 675	26 432	997
54 Auſſig-Teplitzer	389	1858	2167	1371	406	175 441	*22 726*	*3017*	54 630	10 632	6313*
55 Böhmiſche Nordbahn	in Kol. 248	—	3534	in Kol. 234	3567	70 091	*3641*	*484*	75 792	35 636	7134
56 Böhmiſche Weſtbahn	1392	6159	3071	665	10 293*	293 049	*10 992*	*1459*	136 046	64 412	11 319
57 Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	—	—*	—	—	—*	—	—
58 Buſchtěhrader	in Kol. 233	in Kol. 258	1066	236	—	128 052	*13 215*	*1755*	56 867	29 261	in Kol. 238
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	2036	91	1993	238	38 374	*4269*	*567*	35 876	13 949	6921
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	in Kol. 233	in Kol. 280	25 884	4046	22 316	772 668	*12 365*	*1642*	475 933	161 022	10 359
61 Graz-Köflacher	427	2040*	1415	700	944	34 095	*6421*	*852*	28 213	5876	1560
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	8242	—	50 549	22 446	10 503	1 341 711	*16 818*	*2233*	1345 815	382 533	55 312
b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	1494	—	5423	2341	1409	175 800	*12 024*	*1596*	103 745	23 452	3579
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	3400	4400	5016	1946	9404	176 796	*4279*	*568*	177 101	65 748	12 125
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	in Kol. 233	22 072	1635	3250	7 263	677 179	*12 750*	*1691*	811 230	265 959	40 562
b. Lamb.-Gmund.	„ „ 233	665	202	35	481	24 790	*6489*	*862*	34 684	6573	1370
c. Pferdebahn	„ „ 233	2844	1512	94	—	36 330	*3551*	*471*	49 253*	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	—	316	1793	392	1381	43 066	*7787*	*1034*	37 245	8106	995
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	2384	23 536	538	8118	260 683	*5458*	*725*	199 823	51 264	13 027
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	6775	13 637	2302	36 332	285 534	*8128*	*1079*	148 166	117 047	9364
b. Czernowitz-Suczawaer	361	1333	10 691	722	61 184	207 061	*17 415*	*2311*	37 695	15 057	1286
c. Rumäniſche Linie	414	600	7175	139	736	73 142	*3063**	*407**	11 090	5863	515
68 Mohacs-Fünfkirchener	1479	449	126	145	—	77 026	*9533*	*1266*	37 353	24 467	7338
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	in Kol. 234	—*	24 587	6970	41 908*	1 076 739	*17 283*	*2295*	970 365	182 525	28 382
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	„ „ 234	—*	15 610	8633	50 994*	1 490 852	*16 179*	*2148*	1155 614	307 676	27 270
c. Wien-Neu-Szönyer	„ „ 234	—*	6456	1205	8759*	318 976	*15 365*	*2040*	192 470	58 036	4199
70 I. Siebenbürger	4900	3473	2625	502	14 650	156 535	*4996*	*663*	115 748	44 909	4085
71 Südbahn und Tiroler	—	26 416	143 940	19 605	312 842	1 994 736	*7612*	*1010*	2034 947	717 114	73 248
72 Süd-Norddeutſche	—	8611	8198	2698	49 413	370 077	*12 315*	*1635*	148 438	57 883	7212
73 Theiß-Bahn	in Kol. 233	12 835*	1295	6201	4952	487 005	*6299*	*836*	404 540	267 845	12 236
74 Turnau-Kralup-Prager	—	2388	1302	160	1401	32 035	*2781*	*368*	41 472	11 580	2859
75 Ungariſche Oſtbahn	—	950	1497	185	377	13 766	*681*	*90*	27 303*	25 425	3341
C. Fremdländiſche Bahnen.											
76 Niederländiſche Staats-E.	—	10 367	—	900	20 420	316 628	*2640*	*350*	394 094	105 537	13 029
77 Grand Central Belge	—	14 338*	—	1554	23 521*	429 279	*5721*	*759*	428 929*	101 445*	21 569
78 Lüttich-Maſtrichter	—	1162	—	—	11 200*	53 820	*13 943*	*1851*	30 232*	5680	2118
79 Niederländiſche Rhein-E.	—	8907	in Kol. 234	i.K. 234-236	in Kol. 234	224 049	*8050*	*1068*	226 533	96 284	16 916
80 a. Warſchau-Wiener	32 800*	—	4504	6103	14 725	402 768	*8680*	*1153*	307 125	135 560	15 007
Warſchau-Bromberger	6008*	—	627	1641	15 483	250 759	*12 729*	*1690*	78 921	45 677	4124

Ergebnisse.

240	241	242	243	244	245	246 a.	246 b.	246 c.	246 d.	247	248	
die Transport-Verwaltung.												
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- etc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
13 439	2212	64 197	9718	130 040	—	59 867	22 370	73 618	—	—	1138*	40a
in Kol. 239	3220	1363	5524	22 693	53	35 308	12 221	17 072	2099	—	9405*	- b
in Kol. 239	in Kol. 242	11 542	in Kol. 242	40 261	13 800	41 433	13 910	28 442	—	—	17 961	41a
in Kol. 239	4937	in Kol. 241	= = 241	11 209	4832	18 598	5395	15 488	—	—	5142	- b
in Kol. 239	492	= = 241	= = 241	1521	486	213	20	119	—	—	607	- c
1308	246	328	494	7709*	—	6528	1682	4062	—	—	2152	42
733	987	1075	in Kol. 248	1048	13 771	3781	in Kol. 246c	593	—	—	1043	43
1838	280	264	202	1716	349	2676	in Kol. 246c	1357	—	—	1007	44
1620	2390	136	1099	8914	—	16 773	in Kol. 246c	9536	in Kol. 246c	—	7154	45
18 385	9022	1295	5821	68 840	—	31 356	in Kol. 246c	66 696	= = 246c	8607	44 114	46
3331	2688	509	2000	in Kol. 237	--	40 577	3951	21 374	1411	—	in Kol. 251	47
37 560	26 662	in Kol. 241	16 729	150 380*	—	79 202	in Kol. 246c	89 998	17 389	—	51 953	48
in Kol. 239	4155	= = 241	771	12 502	32 752*	6091	= = 246c	14 394	2159	—*	4270	49
24 216	5931	5521	6940	55 203	73 754	185 801*	44 223*	112 943*	—	—	46 981	50a
5924	259	236	1648	18 897*	15 057	28 319	in Kol. 246c	12 749	—	—	5785	- b
442	326	977	159	722	713	1152	340	2124	3	—	39	51
4370	1656	76	487	in Kol. 227	—	23 206	4733	73 535	in Kol. 246c	—	285	52a
439	333	in Kol. 241	210	= = 237	—	2041	498	1067	= = 246c	—	110	- b
in Kol. 239	in Kol. 239	= = 239	214	= = 237	—	2770	1627	2716	590	—	in Kol. 252	53
= = 239	1900	5225	432	10 249	14 276	32 437	8010	29 649	5	—	4145	54
= = 239	1138	2300	2010	3460	1807	10 624	994	5412	180	—	7330	55
5985	2211	2293	2017	22 901	18 406*	47 333	15 897	52 623	80	—	12 480	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
in Kol. 238	in Kol. 238	1966*	1575*	8988	1216*	16 468	3502	19 043	—	—	in Kol. 251	58
= = 239	1544	3371	479	11 674	2146	8813	1366	3024	54	—	3105	59
= = 239	25 621	21 500	4872	in Kol. 237	51 442	132 361	27 776	235 459	4439	99 200	46 255	60
908	684	165	1218	16 482	2774	11 213	4243	5907	48	7491	423	61
30 277	29 215	32 770	33 004	288 511	35 700	380 072	99 260	382 517	—	—	44 615*	62a
1062	1056	552	1912	17 883	2101	44 133	6219	46 157	—	—	6402	- b
in Kol. 239	3202	i. K. 241	1732	32 667	—	11 558	6432	6448	912	—	4800	63
= = 239	26 906	11 526	9210	—	49 451	210 938	97 557	146 711	96	—	43 040	64a
= = 239	438	306	146	—	7194	9736	4551	4738	29	—	1075	- b
—	965	in Kol. 241	—	—	102 001*	—	518	6369	35	—	953	- c
140	2089	817	339	—	5901	1857	1000	5651	—	—	2291	65
in Kol. 239	3195	5174	2454	—	64 260*	23 615	6980	15 825	491	—	14 100	66
in Kol. 239	5545	i. K. 241	2715	45 039	22 319	42 624	9015	29 147	3787	—	13 177	67a
in Kol. 239	778	= = 241	2026	12 978	2761	15 019	3004	10 017	1317	—	3736	- b
in Kol. 239	292	= = 241	146	8804	12 496	7496	1581	4775	626	—	2275	- c
380	1426	—	2523	27 880	6726	16 956	1484	12 486	1174	—	1650	68
in Kol. 239	17 429	in Kol. 241	10 566*	86 082*	9176	178 354	59 120	276 910	9965	—	4090	69a
in Kol. 239	25 804	= = 241	11 278*	128 385*	11 970	256 887	77 964	282 604	11 383	—	5457	- b
in Kol. 239	1694	= = 241	1432*	18 657*	3286	19 296	8384	43 484	1647	—	1805	- c
in Kol. 239	1155	3085	445	13 519	11 435	23 725	6550	19 454	1002	—	4166	70
10 498	46 361	i. K. 241	26 131	689 713	14 255	470 434	172 737	348 815	—	—	137 510	71
Kol. 239	3164	8000	1966	49 784	30 974	83 712	16 842	30 367	71	—	8847	72
= 239	16 350	i. K. 241	1828	15 533	4204	96 342	45 716	90 639	167	—	20 433	73
1227	675	360	1267	5219	2934	4753	2253	2143	71	—	3447	74
261	277	140	191	in Kol. 237	277	2722	601	1271	127	—	824	75
3456	8327	801	7608	7655	19 222	84 567	94 389	in Kol. 246b	—	—	18 439	76
8 682	16 224	16 454*	17 706*	in Kol. 237	85 371*	175 016	in Kol. 246c	189 230	17 581*	—	24 680*	77
Kol. 239	2118	in Kol. 241	820	—	—	12 457	8266	in Kol. 246b	607	2221	712	78
= 239	21 252	= = 241	1480	156 488	5332	57 752	49 900	64 572	—	20 571	8672	79
4460	22 840	345	4860	—	8152	79 290	in Kol. 246c	74 598	4700	—	in Kol. 220	80a
2320	9986	197	1323	—	3733	55 276	= 246c	33 471	3839	16 901	= = 220	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
								(Fortſ.) IV. Finanz=			
	(Fortſ.) B. Ausgaben. 2) Für die Transport-Verwaltung.							3) Für die allge-			
I. Staatsbahnen.	Wagenmiethe (u. Konventionalſtrafen). Thlr.	Entſchädigungen im Güter-Verkehre. Thlr.	Druckſachen u. Büreaubedürfniſſe. Thlr.	Sonſtige Ausgaben. Thlr.	Zuſammen. Thlr.	Durchſchnittlich a. pro Nutzmeile. Thlr.	Durchſchnittlich b. pro Achsmeile. Sgr.	Beſoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorſtände ꝛc. Thlr.	Beſoldung der Büreau- u. Kaſſen-Beamten. Thlr.	Gerichtskoſten, Stempel, Porto und Inſerate. Thlr.	Druckſachen, Schreibmaterialien u. ſonſtige Büreaubedürfniſſe. Thlr.
1 Badiſche	105 021	1772	37 519	33 154	1 969 970	3,20	2,84	12 451	72 111	1525	9430
2 Bayeriſche	204 746	55 038	58 590	411 333	4 914 628	3,44	2,70	i. K. 256	109 544	—	27 602
3 Friedrich-Franz-E.	18 668	374	5350	10 934	307 544	2,57	2,98	9750	35 836	3977	2638
4 Main-Neckar-E.	41 902	2381	1538	1771	516 394	4,34	4,47	25 507	2914	1027	2384
5 Oldenburgiſche	—	72	123	4453	93 233	1,79	2,19	i. K. 256	14 389*	348	2371
6 Bebra-Hanauer	61 551	67	5796	8255	319 097	2,93	2,13	3224	31 006	330	3943
7 Hannoverſche	381 792	2930	30 134	27 607	2 696 964	3,53	2,25	27 095	134 389	4688	24 814
8 Main-Weſer-B.	91 018	3695	10 141	11 751	733 227	3,32	2,35	9284	51 721	411	6223
9 Naſſauiſche	45 748	888	9764	8437	347 900	2,20	2,11	7160	26 225	247	2703
10 Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	103 372	12 803	45 186	127 682	2 730 455	4,30	2,34	8590	77 267	518	12 399
11 Preuß. Oſtbahn	191 188	6360	23 182	77 900	2 416 746	3,83	2,17	31 008	131 488	4133	13 150
12 Saarbrücker	75 104	7033	5460	9697	638 409	3,96	2,73	6110	31 413	733	2329
13 Weſtfäliſche	226 139	6340	15 678	49 524	1 295 100	3,80	2,47	12 475	56 271	382	7234
14 Sächſiſche Staats-E.	316 488	2270	49 542	197 501	3 247 260	3,53	1,77	i. K. 256	140 566	999	22 111
15 Württembergiſche	40 170	13 026	36 466	18 999	2 016 206	2,79	2,99	11 471	45 114	489	4945
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltung.											
16 a. Bergiſch-Märkiſche / b. Heſſiſche Nordbahn	366 149	44 516	72 090	346 837	3 392 703	3,08	2,61	13 590	229 351	1510	38 901
17 a. Oberſchleſiſche	337 341	1154	13 742	41 108	1 446 200	4,21	1,75	4279	29 563	898	6175
b. Breslau-Poſen-Glogauer	109 490	406	4835	7426	459 720	3,14	1,83	3470	36 016	729	4991
c. Stargard-Poſener	103 196	269	2541	31 990	343 759	3,41	2,30	i. K. 256	26 918	29	9598
d. Reiſſe-Brieger	8090	40	477	6350	40 938	2,36	2,21	" " 256	7799	131	1052
e. Wilhelms-Bahn	13 376	1825	3709	150 070	310 144	3,08	2,29	3550	22 386	—	2713
18 Rhein-Nahe-E.	108 364	4370	3146	28 634*	426 125	3,755	2,53	8697	23 791	221	2067
19 a. Gößnitz-Geraer	22 726	20	1311	7036*	71 698	3,62	2,57	in Kol. 256	2953	222	871
b. Greiz-Brunner	1060	—	409	426	13 957	2,06	3,74		2146	i. K. 256	i. K. 256
20 a. Löbau-Zittauer	14 231	4	1776	2430	90 247	3,93	2,33		3083	85	574
b. Zittau-Reichenberger	9697	39	2622	3460	86 184	4,95	3,05		2235	20	670
b) in Privatverwaltung.											
21 a. Altona-Kieler	13 394*	934	8900	34 858	364 417	3,31	2,85	4742	17 319	1152	4117
b. Schleswigſche	—	165	4226	7253	151 001	1,65	2,02	i. K. 256	18 039	384	648
22 Bayeriſche Oſtbahnen	10 180	292	17 469	540 722*	1 498 359	3,09	2,66	9198	45 352	362	11 408
23 Berlin-Anhaltiſche	46 182*	1817	21 948	15 625	911 597	3,53	2,30	33 031	44 849	1017	5769
24 Berlin-Görlitzer	46 713	46 882	4478	9007	317 642	3,34	2,40	14 338	28 183	11 041	2763
25 Berlin-Hamburger	17 110	1670	15 833	40 415*	1 701 838	5,61	3,55	17 297	60 282	461	10 577
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	949	—	67 693	718 341	2,97	2,02	i. K. 256	58 714	660	4586
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	69 382*	478	10 010	48 058*	600 876	3,69	2,64	5056	30 380	401	2118
b Starg.-Cösl.-Clb.	24 306*	167	3507	16 836*	226 940	2,76	3,00	3919	23 550	312	1642
c. Cöslin-Danziger	9233*	64	1332	6395*	80 165	1,85	2,35	2499	15 017	199	1047
d. Vorpommerſche	26 108*	180	3767	18 083*	243 389	2,64	2,97	5345	32 114	424	2238
28 Braunſchweigiſche	i. K. 252	672	16 563	148 188	982 713	2,61	1,88	8200	85 147	—	6892
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	25 719	254	6659	36 210*	392 812	3,16	2,34	i. K. 256	30 957	274	6355
30 Frankfurt-Hanauer	5193*	980	7650	13 764*	209 935*	4,84	4,43	" " 256	11 171	395	274
31 Glückſtadt-Elmshorner	2707	—	890	3114	25 541	2,49	3,14	3165*	870	220	388
32 Heſſiſche Ludwigs-E.	21 054*	2628	22 508	16 670	691 695	2,81	2,32	i. K. 256	31 761	8682	1222
33 Homburger	—	23	1028	1060	31 981	2,14	3,64	1600	1847	13	1071
34 Kirchheimer	240	32	359	645	7 994	1,73	5,81	286	—	—	109
35 Köln-Mindener	509 826	3507	31 700	133 103*	2 941 598*	3,67*	2,10	—*	76 594	2957	8325
36 a. Leipzig-Dresdener	152 741	1063	2489	184 693	1 162 179	5,11	3,0	i. K. 256	42 686	2905	20 212
b. Cottbus-Großenhainer	2122	—	1995	2249	40 463	3,67	2,43	—	18	266	1139
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	i. K. 258	—	19 836	2,34	3,46	571	500	349	265
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	10 788	291	2916	9108	225 897	4,34	3,96	4400	12 566	2008	377
39 Märkiſch-Poſener	—	—	1091	1771	99 529	1,84	2,85	6026	9491	[illegible]	298

Ergebnisse.

259	260	261	262		263	264	265			266			267	
meine Verwaltung.					(Fortf.) B. Ausgaben.									
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich		Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich			Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen			Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
			pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	a. auf die Bahn- Verwaltung.	b. auf die Transport- Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.		
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
2723	8585	106 825	874	116	61 001	3 064 053	25 058	3327	4,98	30,84	65,60	3,56	49,22	1
2307	28 108	167 561	709	94	593 001	8 117 288*	34 362	4562	5,68	32,46	65,22	2,22	62,96	2
1655	7713	61 569	1593	211	—	535 139	13 842	1838	4,47	31,02	57,47	11,51	58,10	3
i. K. 248	2462	34 294	2948	391	—	696 899	59 922	7955	5,87	20,98	74,10	4,92	60,58	4
305	1692	19 105	950	126	—	168 794	8389	1113	3,24	33,45	55,23	11,32	38,34	5
702	3378	42 583	2218	294	—	569 088	29 640	3935	5,22	36,45	56,07	7,48	55,25	6
4500	123 270	318 756	2901	385	—	4 548 894	41 400	5496	5,95	33,70	59,29	7,01	50,27	7
2658	36 353	106 650	4035	535	—	1 198 434	45 344	6019	5,43	29,92	61,18	8,90	45,91	8
1066	4224	41 625	1543	205	—	636 079*	23 576	3130	4,03	38,76	54,70	6,54	53,57	9
3044	83 839*	185 657	2484	329	—	4 626 820	61 906	8219	7,30	36,97	59,02	4,01	61,14	10
5834	62 770	248 383	2040	271	—	4 026 148	33 061	4389	6,38	33,80	60,03	6,17	43,96	11
939	2777	44 301	2121	282	27 318	1 093 667*	52 354	6951	6,79	35,98	59,86	4,16	55,29	12
1685	12 986*	91 033	1755	233	—	2 160 789	41 666	5532	6,35	35,85	59,94	4,21	64,25	13
3238	26 230	193 144 } 974 404*)	1781*	236*	180 124	3 555 413	51 221	6800	6,04	21,82*	73,79*	4,39*	57,65	14
2604	18 452	83 075	653	87	13 897	3 437 507	27 010	3586	4,76	38,68	58,89	2,43	58,53	15
4064	168 605	456 021	4137	549	16 901*	5 564 123	50 482	6702	5,04	30,62	61,16	8,22	46,74	16
642	45 447	87 004	2498	331	1500	2 129 703	61 146	8118	6,20	27,96	67,95	4,09	34,53	17a
520	32 991	78 717	2827	375	—	848 697	30 484	4047	5,80	36,55	54,17	9,28	51,13	- b
358	6057	42 960	1898	252	—	559 605	24 728	3283	5,55	30,89	61,43	7,68	54,47	- c
108	3134	12 224	1979	263	—	84 640	13 696	1818	4,84	37,19	48,37	14,44	41,26	- d
826	48 707	78 182	3172	421	5446	547 167	22 198	2947	5,45	28,32	57,25	14,43	51,07	- e
711	5884	41 371	2586	343	—	770 718*	48 170	6395	6,79	39,24	55,39	5,37	53,04	18
136	814	4 996	1081	144	—	99 525	21 542	2860	5,03	22,94	72,04	5,02	57,70	19a
in Kol. 256	—	2 146	1376	183	620*	24 249	15 544	2064	3,38	31,85	59,07	9,08	79,77	- b
—	6457	10 199	2262	300	—	142 558	31 609	4197	6,20	29,54	63,31	7,15	73,26	20a
42	269	3 236	912	121	—	161 191	45 406	6028	9,25	44,52	53,47	2,01	112,71	- b
837	9690	37 857	1176	156	—	671 668	20 859	2769	6,11	40,09	54,26	5,65	46,38	21a
687	9461	29 219	958	127	—	317 992	10 426	1384	3,44	43,33	47,49	9,18	49,96	- b
1611	8712	76 643	942	125	—	2 197 189*	26 992*	3583*	4,54*	28,31*	68,20*	3,49*	42,53*	22
in Kol. 248	46 262	130 928	2664	354	—	1 512 880	30 785	4087	5,84	31,09	60,25	8,66	38,07	23
1184	2995	60 504	2192	291	—	510 192	18 485	2454	5,68	25,88	62,26	11,86	51,16	24
3624	6211	98 452	2479	329	176 385*	2 683 534	67 561	8970	8,84	28,19	67,88	3,93	64,31	25
2345	4052	70 357	3601	478	—	1 192 382	61 023	8102	4,94	33,86	60,24	5,90	35,49	26
559	2102	40 616	1373	182	—	913 867	30 895	4102	5,61	29,81	65,75	4,44	39,67	27a
433	1629	31 485	1378	183	—	361 796	15 834	2102	4,40	28,57	62,73	8,70	60,67	- b
276	1039	20 077	1338	178	—	141 230	9415	1250	3,26	29,02	56,76	14,22	79,82	- c
591	2222	42 934	1410	187	—	439 724	14 436	1917	4,77	34,89	55,35	9,76	60,19	- d
in Kol. 258	21 868	122 107	3358*	446*	—	1 726 797	47 492*	6305*	4,93	36,02	56,91	7,07	46,42	28
1099	10 146	48 831	2142	284	—	649 604	28 491	3782	5,22	32,01	60,47	7,52	42,17	29
i. K. 263 u. 248	2578	14 418	2641	350	25 980	312 046	57 151	7587	7,19	21,57	73,39	5,04	61,96	30
50	221	4 914	1092	145	—	55 000	12 222	1623	5,36	44,63	46,44	8,93	59,12	31
1584	6805	50 054	1293	171	—	989 752	25 575	3395	3,60	25,05	69,89	5,06	36,81	32
84	1671	6 286	2608	346	—	65 803	27 305	3625	4,41	41,85	48,60	9,55	49,82	33
—	5	400	462	61	—	12 151	14 047	1865	2,63	30,92	65,79	3,29	54,64	34
2622	102 489*	192 987	2720	361	—	4 871 067*	68 686*	9119	6,07	35,65	60,39	3,96	43,19	35
in Kol. 242	3240	69 043	2299	305	—	1 778 800	59 234	7864	7,82	30,78	65,34	3,88	53,70	36a
—	277	1793	169	22	—	65 431*	6172	819	4,32	35,42	61,84	2,74	67,87	- b
71	834	2 590	3238	430	—	31 217	39 021	5177	3,68	28,16	63,54	8,30	50,72	37
1047	1123	21 521	1459	194	—	339 155	22 994	3053	6,51	27,05	66,60	6,35	53,86	38
220	2333	16 087	446	59	—	191 665	5317	706	3,56	39,68	51,92	8,40	84,84	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258.
								(Fortſ.) IV. Finanz-			
	(Fortſ.) B. Ausgaben. 2) Für die Transport-Verwaltung.							3) Für die allge-			
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Wagenmiethe (u. Konventionalſtrafen). Thlr.	Entſchädigungen im Güter-Verkehre.	Druckſachen u. Büreaubedürfniſſe. Thlr.	Sonſtige Ausgaben.	Zuſammen. Thlr.	Durchſchnittlich a. pro Nutzmeile. Thlr.	b. pro Achsmeile. Sgr.	Beſoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorſtände ꝛc.	Beſoldung der Büreau- u. Kaſſen-Beamten. Thlr.	Gerichtskoſten, Stempel, Porto und Inſerate.	Druckſachen, Schreibmaterialien u. ſonſtige Büreaubedürfniſſe. Thlr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	1209	10 579	45 034	665 521	4,03	2,60	14 500	27 591	2599	7919
b. Halle-Kaſſeler	10 065*	1387	6691	52 568	370 191	3,15	2,32		13 230	869	2329
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	—	556	1004	5885	482 105	2,73	2,06	in Kol. 256	40 711	1034	9652
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	—	209	49	1614	159 297	2,72	1,89		13 570	345	3216
c. Stendal-Salzwedel	—	—	3	264	12 278	1,35	1,89		2070	53	681
42 Niederſchleſiſche Zweigbahn	9438*	34	1723	1264	81 264	3,06	1,98	2621	8292	209	1525
43 Nordhauſen-Erfurter	2977	115	966	2713	64 341	2,65	4,26	4415	7 448	—	1606
44 Oberheſſiſche	—	47	2965	8935	48 089	1,62	3,28	1080	4634	89	566
45 Oſtpreußiſche Südbahn	3173	106	1845	893	157 417	2,43	2,19	5800	13 794	1718	1602
46 Pfälziſche Eiſenbahnen	41 397	551	17 825	81 712	795 520	1,97	—	4413	38 858	—	10 115
47 Rechte Oder-Ufer-E.	2597	17	13 624	4390	295 056	2,57	2,38	43 420	in Kol. 255	7732	4987
48 Rheiniſche	—	3420	40 424	352 310	1 808 890	2,57	2,32	in Kol. 256	82 277	2372	12 857
49 Taunus-E.	—	1180	6338	4585	172 218	3,44	2,71	5372	7957	in Kol. 258	3450
50 a. Thüringiſche	185 587	5882	26 392	37 638	1 291 077	3,52	2,67	8449	47 050	3890	6517
b. Werra-E.	27 737	1164	3655	6944	230 825	3,33	2,91	4382	13 497	793	1133
51 Tilſit-Inſterburger	893	144	473	928	23 336	2,13	2,23	5100	3590	232	668
B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
52 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	104	—	536 932	5,09	2,67	14 100	15 144	in Kol. 258	5089
b. ſüdliche Linie	—	—	60	—	98 639	2,53	4,06	3700	6470	" " 258	2853
53 Alföld-Fiumaner	—	—	375	3871	58 267	3,33	3,31	in Kol. 256	36 321	2096	4937
54 Auſſig-Teplitzer	—	—	7489	2635	188 027	6,76	4,79	7767	23 486	8740	2581
55 Böhmiſche Nordbahn	—	—	5346	2733	161 896	2,54	3,62	in Kol. 256	16 954	in Kol. 258	5876
56 Böhmiſche Weſtbahn	—	—	8740	1277	404 020	3,415	2,77	26 553	53 106	3593	8309
57 Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	—*	—	—	—*	—	—	—
58 Buſchtĕhrader	50 033	—	5053*	6183*	200 155	2,95	4,48	—	24 246	in Kol. 258	10 758
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	2508	1432	96 262	5,15	5,21	4295	8414	1361	952
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	—	—	31 323	16 098	1 343 660	6,04	3,12	in Kol. 256	97 642	3876	21 585
61 Graz-Köflacher	3439	—	288	—	90 932	3,65	3,39	1680	8229	2071	1452
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	270 945	—	57 385	182 922	3 650 853	5,10	2,36	20 465	196 138	39 516	12 784
b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	—	—	4991	17 715	280 959	5,65	4,31	—	9151	1377	723
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	23 596	19 560	365 881	2,99	3,69		14 590	3334	5386
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	—	—	32 043	32 076	1 777 305	4,48	3,61	in Kol. 256	39 902	20 903	in Kol. 259
b. Lamb.-Gmund.	—	—	842	4079	75 761	4,56	5,08		682	6	195
c. Pferdebahn	—	—	1524	6666	168 284	—	11,61		686	8	in Kol. 259
65 Kaſchau-Oderberger	1268	—	4231	2349	74 279	5,67	5,65	10 663*	20 595	87	3700
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	8860	—	409 068	4,16	5,40		29 022		15 804
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	16 150	7458	471 553	4,12	3,94	in Kol. 256	92 948	in Kol. 258	63 489*
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	5031	1486	112 191	5,03	3,94		31 867		15 440*
c. Rumäniſche Linie	—	—	5116	2040	64 117	6,64	3,94		19 206		12 894*
68 Mohacs-Fünfkirchener	1193	527	2786	—	146 349	5,34	3,43	7850	6016	352	2155
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	—*	—*	32 610	18 823	1 884 397	3,92	2,33		41 416	3576	25 624
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	—*	—*	35 677	75 661	2 413 630	4,79	2,31		54 610	4647	27 786
c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	6148	1560	362 098	6,09	3,66		9520	822	5956
70 I. Siebenbürger	—	—	17 964	13 800	281 042	5,36	3,98		19 421	46 584	8363
71 Südbahn und Tiroler	—	—	113 975	67 316	4 923 054	3,92	2,75	in Kolonne 256	166 273	54 206	4093
72 Süd-Norddeutſche	—	232	24 242	15 207	486 941	3,79	3,71		40 661	4688	4748
73 Theiß-Bahn	—	—	13 365	12 580	1 001 778	5,19	3,17		56 552	in Kol. 258	6628
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—*	4935	636	85 831	2,48	2,32		11 320	4523	1446
75 Ungariſche Oſtbahn	442*	60	1229	7439*	70 849	5,29	4,49	270	4650	80	2164
C. Fremdländiſche Bahnen.											
76 Niederländiſche Staats-E.	—	5887	16 759	64 171	843 941	2,08	2,97	8629	82 972	—	5068
77 Grand Central Belge	—	16 007	12 461	53 084*	1 214 439	2,37	3,02	in Kol. 256	62 005*	4055	in Kol. 251
78 Lüttich-Maſtrichter	—	1480	2754	2343	71 808	2,58	4,05	" " 256	8734	1527	432
79 Niederländiſche Rhein-E.	34 292	1528	in Kol. 252	25 740	787 312	3,27	3,94	14 274	17 543	2854	3229
80 a. Warſchau-Wiener	125 016	3008	9917	39 549	834 427	3,46	2,39	46 550	60 325	275	29 884
b. Warſchau-Bromberger	61 232	826	1728	98 439	417 993	5,33	4,01	20 890	27 132	2669	3455

Ergebnisse.

259	260	261	262		263	264	265			266			267	
meine Verwaltung.					(Fortſ.) B. **Ausgaben.**									
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn- Verwaltung.	b. auf die Transport- Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Procente.	Procente.	Procente.		
3650	16 971	73 230	3783	502	96 216	1 071 966	55 370	7351	6,49	24,29	68,21	7,50	41,61	40a
471	1773	18 672	843	112	—	600 755	27 110	3599	5,12	35,27	61,62	3,11	49,90	- b
2642	3064	57 103	1940	258	—	854 739	29033	3855	4,84	36,91	56,41	6,88	39,98	41a
880	1229	19 240	1346	179	—	302 842	21 208	2816	5,17	41,04	52,21	6,35	43,18	- b
134	312	3151	415	55	—	47 071	6303	833	5,18	27,22	66,09	6,69	112,33	- c
400	163	13 210	1390	185	—	142 720	15 023	1995	5,37	33,80	56,94	9,26	89,00	42
201	274	13 944	1375	183	13 800	137 386	13 549	1799	5,67	36,62	52,06	11,28	89,80	43
184	1760	8313	825	110	—	98 366	9768	1297	3,31	42,66	48,89	8,45	106,61	44
1396	3836	28 146	932	124	—	295 779	9794	1300	4,56	37,26	53,22	9,52	48,35	45
i. K. 258	18 338	71 724	1829	243	—	1 416 407	36 133	4797	3,51	38,77	56,17	5,02	49,79	46
„ „ 253	468	56 607	1584	210	—	534 900	14 971	1988	4,67	34,26	55,12	10,52	52,32	47
5484	26 534*	129 524	1514	201	—*	2 702 491	31 590	4194	3,84	28,27	66,94	4,79	33,35	48
234	5537	22 550	3361	449	—	234 278	34 915	4667	4,47	16,66	73,51	9,33	48,64	49
1546	20 210	87 662	2023	269	—	1 976 250	45 599	6054	6,00	30,23	65,33	4,44	49,63	50a
907	4341	25 053	1103	146	63 479	455 413	20 053	2662	6,62	34,11	58,89	6,40	62,08	- b
152	710	10 452	1460	194	—	56 714	7921	1052	5,18	40,42	41,15	18,43	63,07	51
11 430	i. K. 259	45 763	1411	187	—	799 293	24 639	3271	7,58	27,09	67,18	5,73	49,35	52a
i. K. 220	5951	18 974	1403	186	—	164 895	12 196	1619	4,22	28,37	59,82	11,31	127,76	- b
629	4098	48 081	2564	340	—	227 692	12 144	1612	13,03	53,29	25,58	21,13	80,96	53
175	433	43 182	5594	743	—	406 650	52 675	6994	14,62	43,14	46,24	10,62	51,35	54
1258	3208	27 296	1418	188	—	259 283	13 470	1788	4,06	27,03	62,44	10,53	41,81	55
2469	7028	101 058	3790	503	24 265	822 392	30 847	4095	6,95	36,72	50,62	12,66	40,81	56
—	—	—*	—	—	—	91 800	24 480	3250	11,25	—	—	—	35,03	57
i. K. 258	—	35 004	3612	479	—	363 211	37 483	4976	5,35	35,26	55,11	9,63	43,21	58
429	8828*	24 279	2701	359	—	158 915	17 677	2347	8,51	24,15	60,57	15,28	74,65	59
15 542	11 970	150 615	2410	320	—	2 266 943	36 277	4816	10,19	34,09	59,22	6,63	47,34	60
1347	358	15 137	2851	378	—	140 164	26 396	3504	5,62	24,22	64,97	10,81	31,19	61
4015	52 665	325 583	4081	542	—	5 318 147	66 660	8850	7,42	25,23	68,65	6,12	32,18	62a
323	1929	13 503	908	121	—	470 262	31 625	4199	9,47	37,38	59,75	2,87	76,40	- b
1667	4684	29 661	718	95	—	572 338	13 851	1839	4,67	30,89	63,92	5,19	46,12	63
19 106	9129	89 040	1676	222	—	2 543 524	47 891	6353	6,41	26,62	69,88	3,50	39,67	64a
i. K. 258	462	1345	352	47	—	101 896	26 674	3544	6,14	24,33	74,35	1,32	67,74	- b
220	500	1414	138	18	—	206 028	20 139	2674	—	17,23	81,08	0,69	139,28	- c
—	8310	43 355*	—*	—*	—	160 700	29 059	3858	12,27	26,80	46,22	26,98	65,83	65
i. K. 260	23 466	68 292	1430	190	—	738 043	15 453	2052	7,51	35,22	55,42	9,26	92,91	66
„ „ 253	i. K. 258	156 437	4453	591	—	913 524	26 004	3452	9,33	31,22	51,22	17,12	65,22	67a
„ „ 258	„ „ 258	47 307	3979	528	—	366 559*	30 829	4091	16,42	56,49	30,61	12,90	208,78	- b
„ „ 258	„ „ 258	32 100	1344*	179*	—	169 359*	7092*	942*	17,54	43,12	37,93	18,95	199,55	- c
1856	755	18 984	2349	312	—	242 359	29 995	3982	8,85	31,78	60,39	7,83	47,02	68
—	37 435*	108 051	1734	230	—	3 069 187	49 264	6541	6,39	35,08	61,40	3,52	33,13	69a
—	55 428*	142 471	1546	205	—	4 046 953	43 917	5831	8,02	36,84	59,64	3,52	37,12	- b
—	8539*	24 837	1196	159	—	705 911	34 003	4515	11,87	45,12	51,39	3,53	57,02	- c
6825*	33 213	114 406	3652	485	—	551 983	17 617	2339	10,54	28,33	50,92	20,72	67,91	70
i. K. 258	113 675	338 247	1290	171	—	7 256 037	27 689	3676	5,78	27,19	67,85	4,32	36,71	71
704	3595	54 396	1810	240	—	911 414	30 330	4027	7,10	40,20	53,42	5,97	61,37	72
i. K. 258	42 265	105 445	1364	181	—	1 594 228	20 621	2738	8,26	30,55	62,84	6,61	41,41*	73
3398*	918	21 605	1875	248	—	139 471	12 107	1606	4,04	22,97	61,54	15,42	24,97	74
3338	5633	15 125	748	99	—	99 740	4933	655	7,46	13,81	71,02	15,17	63,27	75
1071	19 216	116 956	975	129	—	1 277 525	10 655	1415	3,15	24,78	66,02	9,16	54,74	76
580	—	66 640	865*	115*	44 274	1 754 632	22 776*	3024*	3,42	25,10	71,00	3,90	52,95	77
497	871	12 061	3125	415	—	137 689	35 671	4736	4,94	39,09	52,15	8,72	76,29	78
i. K. 220	18 301	56 201	2019	268	34 609	1 102 171	39 603	5257	4,59	20,99	73,75	5,26	40,17	79
820	13 087	150 941	3253	432	—	1 388 136	29 917	3972	5,76	29,01	60,11	10,82	46,00	80a
—	3702	57 848	2936	390	—	726 600	36 883	4897	9,27	34,61	57,53	7,96	88,22	- b

(Fortſ.) **IV. Finanz-**

A. Deutſche Eiſenbahnen.

Nr.	A. Deutſche Eiſenbahnen.	268			269		270		271	272	
		C. Ueberſchuß.									
		Der Ueberſchuß beträgt:				Außerdem Beſtand aus dem Vorjahre.	Verwendung				
		a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Geſammt-Anlage-Kapitals.		a. zur Verzinſung der Anleihen.	b. zur Amortiſation der Anleihen.	zur Eiſenbahn-Steuer.	a. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	b. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm-Actien. Thlr.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badiſche	3 161 318	25 853	3432	4,41	—	—	—	—	—	—
2	Bayeriſche	4 776 122*	20 218	2684	4,705*	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	385 849	9981	1325	2,81	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	453 329	38 979	5175	6,41	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgiſche	271 474	13 493	1791	4,89	—	—*	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	448 118*	23 339	3099	3,95	—	—	—	—	—	—
7	Hannoverſche	4 499 617*	40 951	5137	7,90*	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weſer-B.	1 411 771*	53 415	7090	8,12	—	—	—	—	—	—
9	Naſſauiſche	551 263*	20 432	2713	2,75	—	—	—	—	—	—
10	Niederſchl.-Märk.u.Schl.Gb.	2 940 385	39 342	5223	5,84 reſp. 6,42*	44 223*	557 593	212 475*	—	4*	279 974*
11	Preuß. Oſtbahn	5 133 182	42 151	5596	8,85	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	884 428	42 337	5621	5,15	—	—	—	—	—	—
13	Weſtfäliſche	1 197 255	23 086	3065	5,01	—	—	—	—	—	—
14	Sächſiſche Staats-E.	4 080 541	37 623	4995	5,78	—	—	—	—	—	—
15	Württembergiſche	2 434 881	19 132	2540	3,06	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergiſch-Märkiſche b. Heſſiſche Nordbahn	6 340 458	57 525	7637	6,70	—	2 786 353	217 792	170 625	8*	1 680 000
17	a. Oberſchleſiſche	4 038 619	115 952	15 395	17,85	—	589 607*	115 486	257 075	12⅔	1 596 785
	b. Breslau-Poſen-Glogauer	810 473	29 112	3865	6,39	—	456 603	17 270	—	—	—
	c. Stargard-Poſener	467 594	20 663	2743	6,65	—	89 334	19 967	4487	4½	175 000*
	d. Neiſſe-Brieger	120 508	19 499	2589	9,17	—	10 913	2123	5449	4½	49 500
	e. Wilhelmsbahn	524 239	21 267	2824	5,61	—	155 069	33 557	5744	5	216 469*
18	Rhein-Nahe-E.	682 500	42 656	5663	4,17	—	371 250	41 250	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	72 970	15 794	2097	4,85	—	—	—	—	4*	48 644*
	b. Greiz-Brunner	6149	3942	523	1,57	75	—	—	—	0,56*	1587*
20	a. Löbau-Zittauer	52 034*	11 538	1532	1,84	28 200	5170	14 000	—	4*	80 000*
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*
	b) in Privatverwaltung.										
21	a. Altona-Kieler	776 578	24 117	3202	7,20	—	147 741	30 000	—	7	430 500
	b. Schleswigſche	318 460*	10 441	1386	3,38	—	220 230*	—	—	—*	97 339*
22	Bayeriſche Oſtbahnen	2 968 450	36 467	4842	9,12	29 211	—	—	—	7½	2 580 590
23	Berlin-Anhaltiſche	2 461 370	50 086	6650	14,48	1518	375 000	50 000	239 063	16	1 360 000
24	Berlin-Görlitzer	487 006	17 645	2343	4,06	1177	62 345	6405	8442	1	55 000
25	Berlin-Hamburger	1 489 033	37 488	4977	10,64	—	304 033	127 500	—*	9,625*	770 000
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	2 129 626	108 988	14 470	14,29	37 686	338 392	92 000	190 625	20	1 000 000
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1 401 316	47 374	6289	8,86	864	29 691	15 007	112 033	9⅙	919 647
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	234 583	10 266	1363	2,48	—	191 247*	—	—	—	—
	c. Cöslin-Danziger	35 686	2379	316	0,57	—	—	—	—	—	—
	d. Vorpommerſche	291 691	9576	1271	2,59	—	213 043*	—	—	—	—
28	Braunſchweigiſche	1 992 975	54 812*	7277*	14,56	—	—*	—	—	—	—
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	890 733	39 067	5187	7,82	8316	230 500	27 000	35 063	7½	382 500
30	Frankfurt-Hanauer	191 535	35 080	4657	5,93	—	28 734	13 571	7500	6½	111 429
31	Glückſtadt-Elmshorner	38 032	8452	1122	3,73	—	10 028	—	—	—	—
32	Heſſiſche Ludwigs-E.	1 698 967	43 900	5829	9,39*	—	283 738	46 700	—*	9½*	1 021 657*
33	Homburger	66 271	27 499	3651	4,14	—	27 738	9714	586	5*	22 857
34	Kirchheimer	10 088	11 663	1548	4,53	1007	1182	—	90	4	5617
35	Köln-Mindener	7 189 463*	101 377	13 459	10,63	—	1 908 463	185 435*	384 026	10½	2 730 000
36	a. Leipzig-Dresdener	1 533 966	51 081	6782	9,24	—	370 514	47 500	—	14½	1 087 500
	b. Cottbus-Großenhainer	33 507*	3161	420	2,10	—	25 000	—	2408	—	—
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	30 316	37 895	5028	21,35	15 372	—	—	—	20	20 229
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	290 550	19 698	2615	4,24	—	35 000	3500	—	3½	192 438
	Märkiſch-Poſener	84 249	950	126	0,24	—	—	—	—	—	—

Ergebnisse.

(Forts.) C. Ueberschuß.

des Ueberschusses (incl. Kol. 269).

273 zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	273 zur Einlage b. in den Erneuerungs-Fonds. Thlr.	274 Zuschuß zum Pensions-Fonds. Thlr.	275 a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	275 b. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	276 auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	—		—		—	—	1
—	—	—		—		—	—	2
21 750	—	800	Zur Beschaffung von Personenwagen	16 200	An die Großh. Staatskasse abgeliefert	347 099	—	3
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert	453 329		—	—	4
—	—	—		—		—	—	5
—	—	i. K. 260	An die General-Staatskasse abgeliefert	448 118		—	—	6
—	—	—		—		—	—	7
—	—	—	Zur Vermehrung der Betriebsmittel Nicht verrechnete Militär-Transportkosten	20 843 109 516	An die Staatskassen abgeliefert	1 021 508	259 904	8
—	—	—		—		—	—	9
—	—	—	An die Staatskasse abgeliefert	1 934 566		—	—	10
—	—	—		—		—	—	11
—	—	—		—		—	—	12
—	—	—		—		—	—	13
—	i. K. 261	15 440	Zur Vervollständigung der Bahnanlagen	54 804	Zur Vermehrung der Transportmittel	53 034	—	14
—	—	—		—		—	—	15
104 388	1 278 875	i. K. 260	Zur Verzinsung von Kapitalien für Betriebsmittel	58 885	Zur Ueberweisung an den Baufonds, für dessen Rechnung die neuen Strecken verwaltet wurden	43 540	—	16
—	869 376	—	Zur Superdividende des Staats Zur Dotirung des Erneuerungsfonds der Pferdeb.	639 203 16 228	Zur Tantième des Verwaltungsraths Zuschuß zur Verzinsung der Actien d. Starg.-Pos. E. und derjenigen der Wilhelmsbahn	4857 50 000 51 869	—	17a
—	336 600	—		—		—	—	- b
—	178 806	—		—		—	—	- c
3375	24 600	—	Dem Conto der Oberschles. E. überwiesen	24 548		—	—	- d
113 400	—	—		—		—	—	- e
—	—	i. K. 260	Zur theilweisen Erstattung der vom Staate geleisteten Zinszuschüsse	270 000		—	—	18
—	8098	265	Zur Verzinsung der Betheiligungssummen d. Hzgl. Sachs.-Altenburg. Staatsfiskus von 750 000 Thlr.	15 963		—	—	19a
—	4617	—		—		—	20	- b
—	5000	602		—		—	17 739	20a
—	—	312		—		—	—	- b
53 667	—	3000	Zur Deckung d. Zinsverlustes einer Anleihe Zur Prämie für Ersparnisse an Beamte	4500 4508	Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Schleswigschen E.	102 662	—	21a
14 141	—	—		—		—	—	- b
57 143	—	31 480	Zu Antheilen des Staats Zu sonstigen Antheilen	163 217 57 969	Zu Gratifikationen des Personals Dem Conto f. Gebäude-Einrichtung überw.	57 626 5546	44 090	22
—	381 233	i. K. 260	Zur Einlage in den Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten	56 369		—	1223	23
9800	70 800	—	Zu 5 Proc. Zinsen d. Prior.-Stamm-Actien	275 000		—	391	24
280 000	—	7500		—		—	—	25
—	—	i. K. 264	Beitrag zu den Kosten des Um- resp. Neubaues des Bahnhofes Berlin	320 000		—	226 295	26
108 620	150 515	5244	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse Zur Tantième des Verwaltungsraths	195 4000	Beitrag zur Verzinsung der Obligationen der Hinterpommerschen Bahn	54 584	2644	27a
—	39 120	4065	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse	151		—	—	- b
—	20 307	2591	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse	97	Beitrag zur Unterhaltung der Transportmittel der anderen Linien	12 691	—	- c
—	69 274	5542	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse	207	Desgleichen	3625	—	- d
—	—	—		—		—	—	28
7000	177 000	4500	Zur Rücklage in den Baufonds Zur Tantième der besoldeten Direktoren	29 000 1275	Zur Remuneration der unbes. Direktoren	2000	3211	29
—	3522*	1286	Zur Tantième für die Beamten Zu Zinsen und Bankkosten	1774 23 490	Zur Krankenkasse der Werkstätten-Arbeiter	229	—	30
9644	—	—	Zu 4½ Proc. Zinsen der Prioritäts-Actien	18 360		—	—	31
—	158 157	8571	Zur Tantième an Verwaltungsr. u. Beamte Zur extraordinären Abschreibung	35 969 9863	Zur Krankenkasse	2857	131 455	32
3500	—	400	Zur Tantième des Verwaltungsraths	1441		—	35	33
307	3899	—		—		—	—	34
19 451	671 015	1103*	Zur Extradividende des Staats Zu Zinsen für Vorschüsse, Tantièmen 2c.	927 564 322 406	Der Kaiser Wilhelm-Stiftung für Deutsche Invaliden überwiesen	40 000	—	35
—	—	10 000	Zur Tantième des Bevollmächtigten	2040	Dem Baufonds überwiesen	16 412	—	36a
—	—	—	Dem Baufonds überwiesen	6099		—	—	- b
2577	2890	571	Zu Neubauten	4840		—	14 581	37
56 285	—	—	Zur Verzinsung des Lübeck-Büchener Antheils an dem Anlage-Kapital d. Trajekt-Anstalt b. Lauenburg	3327		—	—	38
—	—	i. K. 260		—		—	34 249	39

(Fortſ.) **IV. Finanz-**

A. Deutſche Eiſenbahnen.

	268				269	270		271	272	
	C. Ueberſchuß.									
	Der Ueberſchuß beträgt:				Außerdem Beſtand aus dem Vorjahre.	Verwendung				
	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Geſammt-Anlage-Kapitals.		a. zur Verzinſung der Anleihen.	b. zur Amortiſation der Anleihen.	zur Eiſenbahn-Steuer.	a. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm-Actien.	b. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm-Actien.
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1 504 060	77 689	10 315	15,17	—	282 469	73 400	95 156	12	630 000
b. Halle-Kaſſeler	603 245	27 222	3614	5,73	—	—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberſtädter	1 283 020*	43 581	5786	9,09	—	458 545	26 667	20 778	8½*	884 000*
b. Magdeb.-Wittenbergeſche	398 517	27 907	3705	6,09	—	76 396	23 000	—	3	116 130
c. Stendal-Salzwedel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Niederſchleſiſche Zweigbahn	223 207	23 496	3119	7,63	1338	45 203*	15 007	3679	6*	85 610*
43 Nordhauſen-Erfurter	15 607	1539	204	0,50	—	—	—	—	—*	—*
44 Oberheſſiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Oſtpreußiſche Südbahn	315 921	10 461	1389	—*	—	200 000	19 500	—	—	—
46 Pfälziſche Eiſenbahnen	1 427 852	36 425	4836	7,28	99	255 633	39 429	—	{9,0, 6,4 u. 4,0*}	991 237
47 Rechte Oder-Ufer-E.	487 504	13 644	1811	—*	8650	—	—	7361	5	143 670*
48 Rheiniſche	5 425 513	63 419	8420	8,60	—	710 431*	157 300	284 112	8,4*	2 917 56[illegible]
49 Taunus-E.	247 336	36 861	4927	7,13	1377	22 800	6286	11 467	6,8	116 571
50 a. Thüringiſche	2 006 685	46 301	6147	8,63*	90 000	577 803**	124 200	90000*	9	810 00[illegible]
b. Werra-E.	278 132	12 247	1626	3,37	66*	161 816	17 900	1401	1	50 069
51 Tilſit-Inſterburger	33 226	4640	616	1,15	—	—	—	—	—	—
B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
52 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	823 583	25 388	3371	7,37	—	—	—	—	—	—
b. ſüdliche Linie	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner	53 599	2 858	379	—*	—	—	—	—	—	—
54 Auſſig-Teplitzer	384 715	49 833	6616	6,66	2667	48 985	7500*	37 932*	12	210 000
55 Böhmiſche Nordbahn	360 907	18 749	2490	4,63	511	112 000	—	11 304	3,5	182 775
56 Böhmiſche Weſtbahn	1 192 867	44 744	5941	6,80	4254	476 890	43 278	60 018	7,45	596 000
57 Brünn-Roſſitzer	170 290	45 411	6028	6,84	6520*	17 368	2542	15 663	—	—
58 Buſchtêhrader	477 301	49 257	6540	15,15	—	—	19 600*	44 666	13,9	335 211
59 Fünfkirchen-Barcs'er	53 380	5938	788	1,16	—	50 313*	3067	—	—	—
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	2 501 513*	40 030	5315	8,75*	166 667	606 875	84 641*	332 156*	8*	1 279 724*
61 Graz-Köflacher	309 231	58 236	7731	14,29	—	49 300	7000	29 297	9*	175 020*
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	11208819*	140 497	18 653	19,28	2 666 667	160 770*	34 300	1271 955	17,14	8 128 058
b. Mähriſch-Schleſ. Nordb.	145 216	9766	1296	1,0	—	134 860*	—	—	—	—
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	668 278*	16 173	2147	2,36	—	651 779*	—	13 053*	—*	—*
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	3 868 098	72 832	9662	6,63						
b. Lamb.-Gmund.	48 524	12 703	1688	—	3844	1 769 378*	122 568	353 924	6,31	1 524 872
c. Pferdebahn	—*	—	—	—						
65 Kaſchau-Oderberger	83 391	15 080	2002	1,19	—	—	—	—	1,78	83 391
66 Kronprinz-Rudolf-Bahn	56 300	1179	156	0,11	—	56 300*	—*	—	—*	—*
67 a. Lemberg-Czernowitzer	472 366	13 446	1785	2,89	—	166 641*	—*	105 580	—*	—*
b. Czernowitz-Suczawaer	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
c. Rumäniſche Linie	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—*	—*
68 Mohacs-Fünfkirchener	273 050	33 793	4488	5,84	—	113 862*	4253*	30 909	—	—
69 a. Oeſterreichiſche nördliche	6 194 837*	99 436	13 202	12,47						
b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	6 854 892*	74 388	9876	15,33	6874336	2 988 067	405 733*	1785052	12,0	7 734 431
c. Wien-Neu-Szönyer	531 526*	25 603	3399	5,26						
70 I. Siebenbürger	260 869	8328	1106	1,12	—	246 994*	—*	—	—*	—*
71 Südbahn und Tyroler	12509821*	47 736	6338	7,08	2 841 828	14 320 400	915 333	—	3	3 000 000
72 Süd-Norddeutſche	573 683	19 091	2534	3,39	—	295 382	54 000	69 541	1,47*	154 760*
73 Theiß-Bahn	2 255 222	29 171	3873	7,03	—	1 050 000	68 147	268 699*	7,50	826 7[illegible]
74 Turnau-Kralup-Prager	418 974	36 369	4826	8,75	684	118 715	14 849	43 198	8	208 171
75 Ungariſche Oſtbahn	46 358	2292	304	0,37	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländiſche Bahnen.										
76 Niederländiſche Staats-E.	1 056 243	8810	1170	—	72 038	81 298	2171	—	5,75	192 98[illegible]
77 Grand Central Belge	1 558 810	20 234*	2686*	4,21	—	—*	—	—	—	—
78 Lüttich-Maſtrichter	42 792	11 086	1472	1,74	3679	46 471	—	—	—	—
79 Niederländiſche Rhein-E.	1 641 322	58 976	7829	7,64	1386	321 755	—	29 863	7,06*	1 209 967
80 a. Warſchau-Wiener	1 629 445	35 117	4662	12,57	—	568 606*	62 500*	—	12,0*	900 000
b. Warſchau-Bromberger	96 954	4922	653	1,54	—	—	—*	—	1,537*	95 297

273		274	275				276	

Ergebnisse.

(Fortſ.) C. **Ueberſchuß.**

des Ueberſchuſſes (incl. Kol. 269). zur Einlage								
a. in den Reſerve-Fonds. Thlr.	b. in den Erneuerungs-Fonds. Thlr.	Zuſchuß zum Penſions-Fonds. Thlr.	a. zu ſonſtigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	auf die nächſte Rechnung übertragen. Thlr.	
—	262 170	4762	Zu Betriebs-Ausgaben der Strecke Nordhauſen-Nixei ꝛc.	156 103		—	—	40a
—	—	—	Dem Baufonds überwieſen	603 245		—	—	- b
—	144 640	1000	Zur Amortiſation der Magdeb.-Wittenbergeſchen Rentenpapiere	22 939	Zu einer Extra-Reſerve	174 942	—	41a
—	72 500	—	Dem Conto der Magdeburg-Halberſtädter Eiſenbahn überwieſen	110 491		—	—	- b
—	—	—		—		—	—	- c
—	50 300	1500	Zur Abzahlung auf vorgeſchoſſene Baukoſten	10 000	Zur Remuneration des Syndicus Zu diverſen Neubauten	500 12 700	46	42
—	—	—	Zu 1 Proc. Zinſen d. Prior.-Stamm-Actien	15 000		—	607	43
—	—	—		—		—	—	44
20 595	75 826	i. K. 260		—		—	—	45
28 443	—	—	Zur Rückerſtattung von Zinszuſchüſſen des Staats f. d. Neuſt. Dürkheimer u. Landſtuhl-Kuſeler Bahn	112 209		—	1000	46
7500	161 000	—		—		—	176 622*	47
0000	974 000	i. K. 260	Zur Deckung des Defizits der Str. Cleve-Zevenaar Zu Tantièmen u. Dotirung d. Reſervefonds	61 026 155 387	Zu Antheilen der Nymwegener E.-G. Zu einer Extra-Reſerve	5691 150 000	—	48
1618	46 857	4286	Zu Neu- und Verbeſſerungsbauten.	23 386	Zu Zinſen verſchiedener Conti's Dem Amortiſationsfonds überwieſen	13 316 1714	412	49
9500	i. K. 224 u. 246	i. K. 260*	Zu Ergänzungsbauten	372 573	Dem Baufonds der Gotha-Leinefelder B. überwieſen	34 517	95 625*	50a
0 000	—	2400	Zur Vermehrung d. Wirthſchaftsfonds	3759	Zur Ausgleichung e. Gewährſch. pro 1865	854	—	- b
2000	12 800	i. K. 260	Zu 1½ Proc. Zinſ. d. Prior.-Stamm-Actien	18 426		—	—	51
—	—	2741		—		—	—	52a
—	—	—		—		—	—	- b
—	—	—	Dem Baufonds überwieſen	53 599		—	—	53
1 383	38 667	4268	Zur Tantième des Verwaltungsraths	13 925	Zu Zinſen und Proviſionen der Banquiers	9225	5497	54
9659	20 000	—	Zur Deckung eines Agioverluſtes	24 920		—	760	55
0 634	—	—	Zur Tantième des Verwaltungsraths	10 102		—	198	56
—	—	1217	Zu 6 Proc. Zinſen der Prioritäts-Actien Zu Zinſen für Bauvorſchüſſe	82 320 10 535	Zu Penſionen, Theuerungszulagen ꝛc.	5582	41 583	57
6 421	36 667	3333	Zur Tantième der Direktions-Mitgl.	16 000	Dem Penſions- ꝛc. Fonds überwieſen Zu Koſten des ärztlichen Dienſtes	1712 802	2889	58
—	—	—		—		—	—	59
6 830	—	6667	Zu Zinſen des Kaufſchillingreſtes Zur Tantième des Verwaltungsraths	55 394 72 796	Dem Baufonds der neuen Linie als Saldo überwieſen	49 766	133 334	60
6236	26 485	1334	Zur Tantième des Verwaltungsraths	11 046	Zur Deckung v. Verluſten u. Abſchreibungen	3513	—	61
12 058	200 000	28 968	Zur Tantième der Direktoren Zur Krankenpflege	33 600 9951	Zu diverſen Abſchreibungen Zur Reconſtruction von Brücken	2205 146 224	3 333 333	62a
—	—	3032	Zur Krankenpflege	554	Zu Taxen und Stempeln	6770	—	- b
—	—	—	Zu Erweiterungsbauten.	3446		—	—	63
8 087	—	14 972	Zur Tantième des Verwaltungsraths Zu Beiträgen des Krankenfonds und zu Unterſtützungen der Beamten	23 273 21 453	Zur Deckung des Defizits beim Betriebe der Pferdebahn	58 105	13 834	64
—	—	—		—		—	—	65
—	—	—		—		—	—	66
—	—	i. K. 258	Zur Reconſtruction von Brücken und nachträglichen Ausgaben	200 145		—	—	67a
—	—	—		—		—	—	- b
—	—	—		—		—	—	- c
—	25 493	—	Zur Erweiterung der Bahnhöfe	10 606	Zu Bauerweiterungen der Station Villany	87 927	—	68
—	—	76 340*	Zu Theuerungsbeitr. an Beamte u. Diener Für Umgeſtaltung der Betriebsmittel	236 262 333 333	Zur Deckung von Coursverluſten Saldo des Gewinn- und Verluſtconto	1 382 392 20 627	6 884 894	69
—	—	13 875		—		—	—	70
—	—	—	Zur Deckung des Paſſiv-Saldo des Agio-Conto	2360292		—	2 377 659	71
—	—	—		—		—	—	72
343	—	—	Zur Tantième des Verwaltungsraths	26 667		—	2116	73
971	21 333	1185	Zu Honorar der Bahnärzte	500	Zu diverſen Ausgaben	455	281	74
—	—	—	Dem Baufonds überwieſen	46 353		—	—	75
050	70 697	—	Zu Antheilen des Niederländ. Staats ꝛc.	697 041*		—	72 038	76
—	—	—		—		—	—	77
—	—	—		—		—	—	78
136	—	—	Statutariſch verwendet	57 841		—	146	79
708	50 000	3900	Zur Tantième der Direktoren	9127	Zu einem extraordinären Reſervefonds	3604	—	80a
—	—	1657		—		—	—	

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

A. Deutsche Eisenbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
	D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
	Bestand am Schlusse des Jahres 1869. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1870. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1870 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1870. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1869. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1870. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1870 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1870. Thlr.
I. Staatsbahnen.										
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	154 420	43 321	192 038	—	5703	—	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
7 Hannoversche	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
8 Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13 Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
14 Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	—	1 722 142	2234318	2326546	138 192	1 491 722
15 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltung.										
16 a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
17 a. Oberschlesische	72 318	—	6500*	—	65 818	2 160 147	1044825	468 355	172 624	2 563 993
b. Breslau-Posen-Glogauer	30 000	—	—	—	30 000	336 073	447 210	238 614	52 118	492 551
c. Stargard-Posener	20 000	—	—	—	20 000	565 532	230 640	178 609	11 912	605 651
d. Neisse-Brieger	15 684	4366	—	—	20 050	72 076	29 788	10 683	4132	87 049
e. Wilhelms-Bahn	124 053	146 833	93 544	29 155	148 187	—	—	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
19 a. Gößnitz-Geraer	28 456	80	—	60*	28 476	38 309	11 640	4209	166*	45 574
b. Greiz-Brunner	5673	225	88	—	5810	16 379	5114	2463	286*	18 744
20 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	10 425	5000	—	—	15 425
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.										
21 a. Altona-Kieler	391 240	70 277	5712	12 000*	443 805	—	—	—	—	—
b. Schleswigsche	250 000	27 200	13 250	—	263 950	—	—	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	1 573 440	57 786	—	—	1 631 226	—*	—	—	—	—
23 Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	359 233	491 379	291 533	226 014	333 065*
24 Berlin-Görlitzer	14 599	17 907	1670	—	30 836	81 354	119 456	21 786	943	178 081
25 Berlin-Hamburger	833 715	701 410	663 028	—	872 097*	—*	—	—	—	—
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	155 781	108 620	155 492	—	108 909	1 440 891	294 143	69 583	182 028	1483 423*
b. Starg.-Cösl.-Clb.	131 764	—	—	—	131 764	954 751	107 035	40 114	19 673	1001 999*
c. Cöslin-Danziger	—	—	—	—	—	16 318	44 461	—	568	60 211*
d. Vorpommersche	—	99 129	—	—	99 129	918 309	132 529	8766	17 626	1024 446*
28 Braunschweigische	558 380	188 800	89 578	53 394	604 208	296 713	370 000	151 546	65 657	449 510
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	26 949	7297	—	6616	27 630	260 973	235 136	92 141	23 898	380 070
30 Frankfurt-Hanauer	34 505	10	—	—	34 515	—	23 326*	23 326	—	—
31 Glückstadt-Elmshorner	35 053	10 929	68	—	45 914	—	—	—	—	—
32 Hessische Ludwigs-E.	51 571	15 000	—	—	66 571	318 343	249 499	74 014	64 933	428 895
33 Homburger	27 695	8000	1894	13 850	19 951	—	—	—	—	—
34 Kirchheimer	1067	351	—	—	1418	12 221	3943	2207	762	13 195
35 Köln-Mindener	100 000	22 944	14 049	8895	100 000	1 416 445	1140960	741 687	229 982 / 8189*)	1 577 547
36 a. Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	28 696	2597	—	—	31 293	1476	2999	4112	—	363
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	230 969	64 109	24 368	27 152	243 558	—*	—	—	—	—
39 Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 534*

	277	278	279		280	281	282	283		284
	(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**									
A. Deutsche Eisenbahnen.	D. **Reservefonds.**					E. **Erneuerungsfonds.**				
	Bestand am Schlusse des Jahres 1869.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1870.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1870		Bestand am Schlusse des Jahres 1870.	Bestand am Schlusse des Jahres 1869.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1870.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1870		Bestand am Schlusse des Jahres 1870.
II. Privatbahnen. (Forts.)			a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.)	b. für Betriebsmittel.				a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.)	b. für Betriebsmittel.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	138 000	17 500	—	—	155 500	262 205	223 303	128 730	94 156	262 622
b. Halle-Casseler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	600 000	—	—	—	600 000	73 340	205 846	101 928	83 083	94 175
b. Magdeb.-Wittenbergesche	320 000	—	—	—	320 000	150 280	123 104	96 369	19 973	157 042
c. Stendal-Salzwedel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Niederschlesische Zweigbahn	45 877	1155	841	—	46 191	132 743	132 546	81 135	6228	177 926
43 Nordhausen-Erfurter	20 000	—	—	—	20 000	—	—	—	—	—
44 Oberhessische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	18 109	5744	976	8231	14 646	104 630	—	5223	1896	97 511
46 Pfälzische Eisenbahnen	—	28 443	—	—	28 443	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	32 377*	9131	—	5019	36 489*	285 644*	193 904	13 156	999	465 393*
48 Rheinische	185 130	117 195	31 386	in Kol. 279a	270 939	3 563 993	1072727	420 400	125 529	4 090 791
49 Taunus-E.	121 450	3744	—	—	125 194*	86 420	59 069	18 662	18 047	108 780
50 a. Thüringische	42 336	10 259	—	—	52 595	390 593	491 959	295 765	92 236	494 551
b. Werra-E.	187 967	40 109	—	30 617	197 459	—	—	—	—	—
51 Tilsit-Insterburger	9180	2346	—	—	11 526	37 326	16 989 } 2181*) }	5248	150	51 098
B. Oesterreichische Bahnen.										
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. südliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	78 768	11 383	—	—	90 151	84 869	38 667	—	—	123 536
55 Böhmische Nordbahn	9444	9659	—	—	19 103	20 000	20 000	—	—	40 000
56 Böhmische Westbahn	14 961	10 634	—	—	25 595	12 056	274	12 330*	—	—
57 Brünn-Rossitzer	26 733	—	—	—	26 733	—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader	265 669	14 870	—	—	280 539	—	57 343	—	—	57 343
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	465 927	93 578	—	—	559 505	—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	33 405	8110	—	—	41 515	28 841	43 054	44 038	—	27 857
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	3 493 641	1025006	—	748 565	3 770 082	361 584	216 240	272 471	—	305 353
b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth { a. Hauptbahn, b. Lamb.-Gmund., c. Pferdebahn }	43 250	18 087	—	—	61 337	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rumänische Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	349 533	25 494	—	—	375 027
69 { a. Oesterreichische nördliche, b. Oesterreichische südöstliche, c. Wien-Neu-Szönyer }	1 333 333	—	—	—	1 333 333	—	—	—	—	—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	2 740 900	—	—	—	2 740 900	—	—	—	—	—
72 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	106 583	12 842	—	—	119 425	—	—	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	34 049	10 971	—	—	45 020	74 308	21 333	23 890	—	71 751
75 Ungarische Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.										
76 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	243 243	103 104	2847	—	343 500
77 Grand Central Belge	115 601	27 799	—	—	143 400	—	—	—	—	—
78 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 Niederländische Rhein-E.	149 615	28 952	—	—	178 567	—	—	—	—	—
80 a. Warschau-Wiener	22 028	86 210	—	1890	106 348	—	215 697	105 970	80 374	29 353
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

A. Deutsche Eisenbahnen.

V. Vergleichung des Verkehrs

	A. Deutsche Eisenbahnen.	285 Betriebs-Bahnlänge a. 1870 (nach Kol. 11)	285 b. gegen das Vorjahr mehr	286 Gegen das Vorjahr wurden befördert: Personen mehr	Proc.	287 Personen weniger	Proc.	288 Güter (Kol. 174) mehr	Proc.	289 Güter weniger	Proc.	290 Die Ein- mehr a. überhaupt	Proc.	b. pro M. Bahnlänge
		Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	122,26	9,35	—	—	396 263	4,64	2 089 082	5,99	—	—	34 480	0,56	—
2	Bayerische	236,23*	7,78	153 926	1,99	—	—	736 972	1,40	—	—	451 113*	3,62	116
3	Friedrich-Franz-E.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	11,63	—	224 099	16,76	—	—	—	—	45 508	0,80	47 951	4,35	4122
5	Oldenburgische	20,12	3,29	48 658	8,92	—	—	1 006 595	40,93	—	—	99 333	29,12	1624
6	Bebra-Hanauer	19,20	—	142 304*	31,38	—	—	896 008*	33,27	—	—	354 189*	53,42	18 447
7	Hannoversche	109,877	1,667	138 617	2,94	—	—	2 982 612	4,84	—	—	576 339	6,60	4013
8	Main-Weser-B.	26,43	—	146 662	13,64	—	—	—	—	503 427	3,83	479 012	22,48	18 124
9	Nassauische	26,98*	1,90	—	—	92 875	6,46	850 176	5,60	—	—	95 717	8,27	482
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	74,74	2,49	138 999	4,69	—	—	5 332 577	13,23	—	—	264 465	3,62	171
11	Preußische Ostbahn	121,78	—	40 420	1,45	—	—	2 443 193	11,63	—	—	1 455 702	18,69	11 953
12	Saarbrücker	20,89*	1,34	352 029	22,53	—	—	—	—	11 704 027	17,58	—	—	—
13	Westfälische	51,86	—	139 879	9,92	—	—	3 917 058	11,00	—	—	413 033	14,02	7964
14	Sächsische Staats-E.	108,46	0,99	—	—	536 064*	8,33	—	—	6 462 962*	6,46	—	—	—
15	Württembergische	127,27	29,32	892 658	14,40	—	—	4 044 478	12,31	—	—	507 697	9,16	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltung.													
16	a. Bergisch-Märkische	90,40*	7,36	—	—	280 474	3,05	6 374 430	3,93	—	—	912 075	8,30	1138
	b. Hessische Nordbahn	19,82	—	214 171	41,81	—	—	430 362	3,26	—	—			
17	a. Oberschlesische	34,83	0,09	159 885	10,69	—	—	2 684 108	4,07	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	110 173	16,40	—	—	—	—	1 514 297	11,06	—	—	—
	c. Stargard-Posener	22,63	—	29 526	8,02	—	—	—	—	2 013 245	20,94	—	—	—
	d. Neisse-Brieger	6,18	—	46 681	22,34	—	—	260 679	10,79	—	—	22 981	12,62	3718
	e. Wilhelms-Bahn	24,65	—	7956	1,68	—	—	130 951	0,80	—	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	16,0	—	332 710	36,60	—	—	—	—	332 802	3,08	488 135	50,58	30 508
19	a. Gößnitz-Geraer	4,62	—	—	—	7917	3,58	112 005	4,01	—	—	4261	2,53	922
	b. Greiz-Brunner	1,56	—	—	—	6925	10,21	28 704	4,55	—	—	—	—	—
20	a. Löbau-Zittauer	4,51	—	—	—	16 296	6,05	—	—	912 560	17,31	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	—	—	3815	1,84	—	—	618 835	14,65	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
21	a. Altona-Kieler	32,2	—*	—	—	427 593	22,15	704 602	9,94	—	—	61 336	4,42	2693
	b. Schleswigsche	30,5*	—*	—	—	17 996	3,87	621 265	30,10	—	—	19 584	3,17	1140
22	Bayerische Ostbahnen	81,4	—	—	—	132 458	5,79	—	—	1 327 076	5,57	—	—	—
23	Berlin-Anhaltische	49,143	—	157 384	10,92	—	—	1 350 948	7,42	—	—	436 146	12,33	8875
24	Berlin-Görlitzer	27,60	—	—	—	2946	0,36	940 959	17,25	—	—	28 079	2,89	1017
25	Berlin-Hamburger	39,72	—	176 541	10,66	—	—	—	—	224 099	1,55	—	—	—
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	19,54	—	84 903	4,82	—	—	2 724 821	24,01	—	—	485 350	17,11	24 838
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	29,58	—	117 954	8,99	—	—	—	—	537 633	3,93	178 685	8,26	6041
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	22,85	0,02	19 732	5,44	—	—	—	—	154 104	5,80	88 595	17,45	3877
	c. Cöslin-Danziger	15,0*	10,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Vorpommersche	30,46	—	—	—	11 598	1,77	210 758	7,42	—	—	90 379	14,10	2967
28	Braunschweigische	38,08	—	—*	—	—*	—	4 888 970	13,52	—	—	536 999	16,87	14 769*
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	22,80	—	—	—	39 483	3,31	—	—	856 020	4,11	—	—	—
30	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	111 002*	16,57	—	—	423 705	7,32	—	—	50 424	11,13	9235
31	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	—	—	13 454	8,26	—	—	18 611	1,46	2211	2,43	492
32	Hessische Ludwigs-E.	38,70	10,34	849 176	33,55	—	—	—	—	667 332	3,05	473 947	21,40	—
33	Homburger	2,41	—	—*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Kirchheimer	0,865	—	—	—	6349	5,44	—	—	62 461	15,94	—	—	—
35	Köln-Mindener	70,918	0,242	482 879	10,80	—	—	—	—	4 306 157	3,11	1 161 993	11,48	15 897
36	a. Leipzig-Dresdener	30,03	—	78 273*	3,86	—*	—	—	—	570 297	2,12	213 753	6,90	7118
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	—	—	56 890	5,92	20 700	17,36	—	—	—	—	—
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	14,75	—	—	—	14 650	3,01	622 876	14,52	—	—	51 656	8,94	3502
39	Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

und Ertrages mit dem Vorjahre.

291			292			293			294			295			296		
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1870 (nach Kol. 272a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	3910	—	—	—	96 295	3,05	2927	130 775	4,32	—	—	—	983	—	—	1
—	—	—	268 942*	3,43	7	—	—	—	182 171*	3,96	109	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	57 625	9,01	4955	—	—	—	—	—	—	9674	2,09	832	—	—	4
—	—	—	10 035	6,32	—	—	—	1044	89 298	49,02	2669	—	—	—	—	—	5
—	—	—	145 061*	34,21	7555	—	—	—	209 128*	87,50	10 892	—	—	—	—	—	6
—	—	—	234 333	5,43	1521	—	—	—	342 006	8,23	2522	—	—	—	—	—	7
—	—	—	162 712	15,71	6156	—	—	—	316 300	28,87	11 967	—	—	—	—	—	8
—	—	—	107 508	20,24	2501	—	—	—	—	—	—	11 791	2,09	2018	—	—	9
—	—	—	220 221*	4,996	914	—	—	—	44 244*	1,52	—	—	—	743	—	—	10
—	—	—	507 940	14,43	4170	—	—	—	947 762	22,64	7782	—	—	—	—	—	11
59 054	2,89	9511	—	—	—	61 130	5,29	6715	2076	0,24	—	—	—	2796	—	—	12
—	—	—	153 637	7,45	2963	—	—	—	259 396	27,66	5001	—	—	—	—	—	13
202 374	2,06	2702	359 435*	6,92	2873	—	—	—	—	—	—	561 809*	12,10	5574	—	—	14
—	—	8629	212 771	6,59	—	—	—	5912	294 926	13,78	—	—	—	2717	—	—	15
—	—	—	746 396	15,50	3644	—	—	—	165 679	2,68	—	—	—	2506	8	8½	16
34 575	0,55	1454	—	—	—	67 888	3,09	2112	33 314	0,83	658	—	—	—	12⅔	13⅓	17a
134 018	7,48	4814	—	—	—	39 179	4,41	1408	—	—	—	94 839	10,47	3406	—	—	- b
223 664	17,68	9884	—	—	—	33 141	5,59	1465	—	—	—	190 523	28,95	8418	4½	4½	- c
—	—	—	—	—	—	994	1,16	161	23 974	24,85	3879	—	—	—	4½	5	- d
38 043	3,42	1708	105 191	23,80	4202	—	—	—	—	—	—	143 234	21,46	5910	5	6	- e
—	—	—	92 196	13,59	5762	—	—	—	395 939	138,17	24 746	—	—	—	—	—	18
—	—	—	7102	7,68	1537	—	—	—	—	—	—	2841	3,75	615	4,0	4,0	19a
668	2,15	428	1186	5,14	760	—	—	—	—	—	—	1854	23,17	1188	0,56	1,20	- b
41 591	17,61	9222	8790	6,57	1949	—	—	—	—	—	—	50 381	49,19	11 171	—	—	20a
43 997	23,53	12394	15 873	10,92	4471	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	133	8158	1,05	—	69 493	9,83	2560	—	—	—	7	7	21a
—	—	—	23 292	7,90	1002	—	—	—	—	—	138	3708	1,15	—	5*	5	- b
182 450	3,41	2241	—	—	—	31 555	1,42	388	—	—	—	150 895	4,84	1854	7½	7¾	22
—	—	—	199 564	15,19	4061	—	—	—	236 582	10,63	4814	—	—	—	16	13⅞	23
—	—	—	29 591	6,16	1072	—	—	—	—	—	—	1512	0,31	55	1	1	24
114	0,003	3	49 603	1,88	1249	—	—	—	—	—	—	49 717	3,22	1252	9,625	10,125	25
—	—	—	139 916	13,29	7160	—	—	—	345 433	19,36	17 678	—	—	—	20	18	26
—	—	—	93 727	11,42	3169	—	—	—	84 958	6,45	2872	—	—	—	9⅙	9⅙	27a
—	—	—	21 914	6,45	959	—	—	—	66 681	39,71	2918	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	6062	1,26	199	96 441	49,39	3166	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	195 036	12,73	5364*	—	—	—	341 963	20,71	9405*	—	—	—	6⅔	5,515	28
28 418	1,81	1247	—	—	—	7367	1,13	323	—	—	—	21 051	2,31	923	7½	8⅓	29
—	—	—	52800*	20,37	9670	—	—	—	—	—	—	2376	1,22	435	6,50	6,50	30
—	—	—	1333	2,48	296	—	—	—	878	2,36	196	—	—	—	—	—	31
—	—	8619	167 367	20,25	—	—	—	3423	306 580	22,02	—	—	—	5196	9,5	9,5	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	12	33
2383	9,68	2755	601	5,20	694	—	—	—	—	—	—	2984	22,63	3449	4	4	34
—	—	—	337 464*	7,44	4540	—	—	—	894 848	14,22	12 314	—	—	—	10½	8 9/10	35
—	—	—	94 209	5,59	3137	—	—	—	119 544	8,45	3981	—	—	—	14½	14	36a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
4076	6,21	5095	3944	14,48	4930	—	—	—	—	—	—	8020	20,92	10 025	20	20	37
—	—	—	22 998	7,27	1559	—	—	—	28 658	10,24	1943	—	—	—	3⅛	2⅞	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39

V. Vergleichung des Verkehrs

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	285		286		287		288		289		290		
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
		a. 1870 (nach Kol. 11)	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen				Güter (Kol. 174)				mehr		
				mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	19,96	—	50 882	3,69	—	—	125 099	0,43	—	—	—	—	—
	b. Halle-Kasseler	22,16	—	72 147	10,03	—	—	686 424	8,57	—	—	318 092	35,91	14 354
41	a. Magdeburg-Halberstädter	29,44*	0,81	292 431	18,11	—	—	3 318 756	11,69	—	—	182 736	9,35	4328
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,28	—	75 970	21,52	—	—	107 981	1,84	—	—	29 162	4,34	2043
	c. Stendal-Salzwedel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	—	121 319	55,64	—	—	—	—	46 030	1,32	69 360	23,39	7301
43	Nordhausen-Erfurter	10,14*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Oberhessische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Ostpreußische Südbahn	30,20	—	2699	0,57	—	—	1 369 291	41,36	—	—	141 860	30,19	4697
46	Pfälzische Eisenbahnen	39,20	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	35,79	7,56	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	85,55*	11,18	1075 558	20,16	—	—	5 752 288	9,09	—	—	1 197 063	17,97	1814
49	Taunus-E.	6,71	—	—	—	83 961	6,90	—	—	35 543	0,99	—	—	—
50	a. Thüringische	43,34	4,74	280 593	14,34	—	—	666 475	3,11	—	—	541 367	15,73	2740
	b. Werra-E.	22,71	—	—	—	31 802	6,70	—	—	332 817	6,65	—	—	—
51	Tilsit-Insterburger	7,16	—	2656	2,80	—	—	57 698	9,40	—	—	9405	11,69	1313
	B. Oesterreichische Bahnen.													
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	32,44	16,09	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	7,79*	1,99	44 301	28,26	—	—	5 562 993	27,36	—	—	183 381	30,16	8828
55	Böhmische Nordbahn	19,349*	0,539	—	—	23 102	5,30	1 428 334	39,91	—	—	53 784	9,50	1946
56	Böhmische Westbahn	26,66	—	37 172	10,76	—	—	1 251 006	9,11	—	—	117 676	6,30	4414
57	Brünn-Rossitzer	3,75	—	12 512	21,03	—	—	866 628	25,83	—	—	3870	1,50	1032
58	Buschtěhrader	9,69	—	108 006	56,92	—	—	1 533 174	9,75	—	—	88 240	11,73	9106
59	Fünfkirchen-Barcs'er	8,99	—	36 597	24,05	—	—	—	—	913 415	34,33	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	62,49*	8,77	158 326	36,36	—	—	1 743 491	22,10	—	—	812 547	20,54	2668
61	Graz-Köflacher	5,31	—	14 460	11,19	—	—	261 854	4,51	—	—	36 133	8,74	6804
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	79,79	—	177 285	7,10	—	—	—	—	937 631	1,39	—	—	—
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	41,32*	20,25	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	53,11	—	208 554	11,91	—	—	773 647	3,78	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	3,89	—	9842	15,34	—	—	245 489	15,86	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	5,53	1,77	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz-Rudolf-Bahn	47,76*	14,44	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	35,13	—	16 683	9,34	—	—	268 921	8,69	—	—	122 790	9,73	3495
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Rumänische Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	8,06	—	51 226	59,53	—	—	—	—	1 249 657	17,21	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche	62,90	—	150 525	8,82	—	—	8 197 322	18,92	—	—	118 609	1,30	1904
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	190 733	13,92	—	—	—	—	3 460 191	8,58	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,76	—	11 378	4,21	—	—	—	—	52 536	0,58	—	—	—
70	I. Siebenbürger	31,39*	3,94	114 653	64,05	—	—	1 264 565	51,19	—	—	162 973	25,09	2727
71	Südbahn und Tyroler	262,06	—	333 137	5,68	—	—	2 072 232	3,39	—	—	—	—	—
72	Süd-Norddeutsche	30,05	0,65	58 768	11,97	—	—	2 414 643	28,56	—	—	146 791	10,97	3901
73	Theiß-Bahn	77,91	—	167 238	26,91	—	—	870 540	5,95	—	—	—	—	—
74	Turnau-Kralup-Prager	11,52	—	43 371	17,73	—	—	1 270 151	28,13	—	—	54 532	10,63	4737
75	Ungarische Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.													
76	Niederländische Staats-E.	119,59	8,19	158 418	5,84	—	—	1 698 330	9,62	—	—	292 672	14,34	1192
77	Grand Central Belge	79,94	—	218 795	6,48	—	—	3 007 652	3,51	—	—	6897	0,21	90
78	Lüttich-Mastrichter	3,96	—	2115	0,41	—	—	398 642	9,83	—	—	7150	4,19	1853
79	Niederländische Rhein-E.	27,63*	4,0	183 288	11,73	—	—	775 210	7,26	—	—	260 198	10,48	—
80	a. Warschau-Wiener	46,4	—	123 478	13,77	—	—	2 528 013	18,96	—	—	340 578	12,79	7340
	b. Warschau-Bromberger	19,7	—	13 616	4,35	—	—	1 233 176	28,49	—	—	149 127	22,11	7570

291			292			293			294			295			296		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen			Die Ausgaben (Kol. 264) betrugen						Der Ueberschuß betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1870 (nach Kol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr	Proc	Thlr.	Thlr	Proc	Thlr	Thlr	Proc	Thlr.	Thlr	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
19 392	0,75	1002	—	—	—	35 713	3,93	1845	16 321	1,10	843	—	—	—	12,0	14,5	40a
—	—	—	166 770	38,43	7526	—	—	—	151 322	33,48	6828	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	41 228	5,07	618	—	—	—	141 508	12,39	3710	—	—	—	8⅔	10½	41a
—	—	—	12 286	4,33	861	—	—	—	16 876	4,42	1182	—	—	—	3	3	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	18 723	15,09	1971	—	—	—	50 637	29,31	5330	—	—	—	6,0	5,0	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
—	—	—	31 345	11,85	1038	—	—	—	110 516	53,80	3659	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5*	5	47
—	—	—	351 613	14,96	—	—	—	21	845 450	18,46	1834	—	—	—	8,4	7,8	48
24 434	4,83	3641	5232	2,98	780	—	—	—	—	—	—	29 666	10,71	4421	6,8	8,2	49
—	—	—	231 981	13,30	411	—	—	—	309 388	18,22	2329	—	—	—	9,0	8,75	50a
20 950	2,78	923	—	—	—	2966	0,65	131	—	—	—	17 984	6,07	792	1,0	1,33	- b
—	—	—	4077	7,75	570	—	—	—	5328	19,10	743	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	142 704	54,07	12 006	—	—	—	40 677	11,82	—	—	—	3178	12,0	10,0	54
—	—	—	42 876	19,81	1904	—	—	—	10 908	3,12	42	—	—	—	3,5	3,5	55
—	—	—	34 095	4,39	1278	—	—	—	83 581	7,59	3136	—	—	—	7,45	7,25	56
—	—	—	889	0,90	237	—	—	—	2981	1,78	795	—	—	—	—*	—	57
—	—	—	39 677	12,27	4095	—	—	—	48 563	11,22	5012	—	—	—	13,9	12,02	58
64 795	23,39	7207	—	—	—	11 820	6,92	1315	—	—	—	52 975	49,81	5892	—	—	59
—	—	—	465 008	25,61	2734	—	—	—	347 539	16,14	—	—	—	66	8	7	60
—	—	—	12 713	10,0	2394	—	—	—	23 420	8,19	4410	—	—	—	9	10	61
288 104	1,71	3611	124 069	2,39	1555	—	—	—	—	—	—	412 173	3,55	5166	17,14	19,0	62a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
275 669	4,19	5191	—	—	—	116 080	4,36	2186	—	—	—	159 589	3,96	3005			
850	0,56	223	7066	7,45	1849	—	—	—	—	—	—	7915	14,09	2072	6,21	8,21	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	206 717	29,24	5884	—	—	—	—	—	—	83 927	15,09	2389	—	—	67a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
64 733	11,16	8011	—	—	—	34 179	12,26	4230	—	—	—	30 554	10,06	3781	—	—	68
—	—	—	—	—	—	168 525	5,30	2705	287 134	4,66	4609	—	—	—			
1 112 988	9,36	12 078	—	—	—	273 326	6,32	2966	—	—	—	839 662	10,91	9112	12	12	69
8459	0,60	408	11 322	1,69	545	—	—	—	—	—	—	19 781	3,59	953			
—	—	—	252 816	84,80	6929	—	—	—	—	—	—	89 843	25,62	4202	—	—	70
840 375	4,09	3207	315 458	4,54	1204	—	—	—	—	—	—	1 155 833	8,46	4411	3	5	71
—	—	—	108 200	13,67	3010	—	—	—	38 591	7,21	891	—	—	—	1,47*	1,0*	72
82 404	2,10	1066	—	—	—	37 486	2,30	485	—	—	—	44 918	1,95	581	7,50	8,26	73
—	—	—	8025	6,11	697	—	—	—	46 547	12,50	4040	—	—	—	8	7	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	114 183	9,82	240	—	—	—	178 489	20,33	952	—	—	—	5,75	4,75	76
—	—	—	—	—	—	9888	0,56	128	16 785	1,09	218	—	—	—	—	—	77
—	—	—	27 873	25,32	7222	—	—	—	—	—	—	20 723	32,62	5369	—	—	78
—	—	5630	165 313	17,65	289	—	—	—	94 885	6,14	—	—	—	5919	7,06	8,04	79
—	—	—	70 307	5,34	1516	—	—	—	270 271	19,88	5824	—	—	—	12,0	9,55	80a
—	—	—	134 574	22,73	6831	—	—	—	14 553	17,66	739	—	—	—	1,537*	1,30*	- b

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen

A. Deutsche Eisenbahnen.	297 Die Unfälle im Betriebsjahre 1870, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		298 Zusammen.	299 Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet: Reisende		300 Bahn-Beamte und Arbeiter		301 Dritte Personen		302 Zusammen Personen		303 a. [illegible]	
I. Staatsbahnen.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle.	beschädigt	getödtet.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödtet	beschäd.	[getödt.]
1 Badische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	1	1	1	. . . . .	1	4	3	—	3	3	—	—	6	3	—	1
3 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	1	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
7 Hannoversche	1	4	—	—	3	durch Verschieben der Züge 2; d. Sturz v. Tender in Folge e. herabstürz. Wasserrohrs 1; durch Ueberspringen eines Pferdes vom Wagen 1		12	6	2	5	4	—	1	11	7	—	1
8 Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	2	1	—	—	d. Zuschlagen e. Coupéthüre b. Billet-Coupiren	1	4	—	—	5	—	—	—	5	—	1	1
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	1	1	. . . . .	—	2	5	—	6	—	2	—	13	—	2	2
12 Saarbrücker	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	2	1	—	—	—	—	2	1	—	—
13 Westfälische	1	—	—	—	—	d. Bandagenbruch	1	2	—	—	1	1	—	—	1	1	1	2
14 Sächsische Staats-E.	1	—	—	—	—	durch Ueberfahren e. Geschirres a. e. Wegeüberg.	1	2	1	—	—	1	—	2	1	3	—	—
15 Württembergische	1	1	—	—	—	. . . . .	—	2	4	—	—	1	—	—	4	1	2	3
II. Privatbahnen																		
a) unter Staatsverwaltung.																		
16 a. Bergisch-Märkische	10	2	1	1	—	durch Fallen e. Reisenden aus dem Zuge	1	15	6	—	13	1	12	—	31	1	2	1
b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	1	—	—	—	. . . . .	—	1	26	3	6	—	—	—	32	3	—	—
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	—	—	1	—	—	. . . . .	—	1	5	2	1	—	—	—	6	2	—	—
19 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																		
21 a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 Berlin-Anhaltische	3	—	—	—	—	. . . . .	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Berlin-Hamburger	—	—	—	1	—	. . . . .	—	1	13*	—	—	—	—	—	13	—	—	—
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Cöslin-Danziger	—	—	—	—	—	d. Stoß der Lokomotive geg. Wagen e. Arbeitszug.	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
28 Braunschweigische	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	—	—	—	—	d. Platzen e. Siederohrs	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
30 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Hessische Ludwigs-E.	2	—	—	—	—	. . . . .	—	2	1	—	4	2	—	—	5	2	—	2
33 Homburger	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Kirchheimer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Köln-Mindener	—	1	2	—	—	d. Felsrutschung	1	4	3	2	6	—	—	—	9	2	3	—
36 a. Leipzig-Dresdener	1*	—	—	—	—	. . . . .	—	1	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—
b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303					304							305							306		

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen							Zusammen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen			Personen		
beschäd.	get.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	besch.	get.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.		besch.	get.	beschäd.	getödt.	
1	2	. . . .	—	—	1	—	1	3	. . . .	—	—	1	4	—	3	. . . .	—	—	4	12	1
—	—	. . . .	—	—	—	2	—	1	. . . .	—	—	1	3	—	2	. . . .	—	1	1	10	2
—	—	während der Fahrt aus d. Wagen gefallen (Militair)	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	3
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	—	1	—	. . . .	—	—	1	1	4
—	—	durch Fallen v. Zuge (Militair)	1	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	5
2	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	3	—	6
—	—	. . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	3	4	—	—	. . . .	—	—	3	7	7
—	—	. . . .	—	—	1	3	—	1	. . . .	—	—	2	3	8	1	. . . .	—	—	11	8	8
—	—	d. Fallen aus e. offenen Militair-Fahrzeuge	—	1	—	—	—	1	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	2	9
—	—	. . . .	—	—	9	10	—	4	. . . .	—	—	1	4	—	2	. . . .	—	—	11	21	10
—	1	. . . .	—	—	4	3	1	1	. . . .	—	—	3	2	—	—	. . . .	—	—	10	9	11
—	1	. . . .	—	—	3	—	—	1	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	3	3	12
—	—	. . . .	—	—	1	3	1	2	. . . .	—	—	—	3	—	1	. . . .	—	—	3	11	13
—	—	. . . .	—	—	—	3	—	9	. . . .	—	—	—	3	—	3	. . . .	—	—	—	18	14
—	—	d. Hinausspringen a. dem fahrenden Zuge	—	3	1	10	—	2	. . . .	—	—	1	2	1	5	. . . .	—	—	5	25	15
1	—	d. Hinausspringen während der Fahrt	1	1	10	5	4	8	d. Hinausspringen während der Fahrt	1	—	12	10	—	1	. . . .	—	—	31	26	16a
1	—	. . . .	—	—	1	1	—	1	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	3	3	- b
—	—	. . . .	—	—	—	1	1	1	. . . .	—	—	1	3	—	1	. . . .	—	—	2	6	17a
2	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	2	—	1	. . . .	—	—	2	3	- b
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	2	- c
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- d
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- e
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	—	2	—	1	. . . .	—	—	1	3	18
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	19a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	20a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	—	1	21a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	—	1	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	22
—	—	durch Hinausfallen eines Militairs aus dem Zuge	1	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	23
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	1	—	. . . .	—	—	3	—	24
1	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	3	1	—	. . . .	—	—	2	3	25
—	—	durch Hinausfallen aus Militairzügen	2	—	1	—	—	1	. . . .	—	—	2	4	—	—	. . . .	—	—	5	5	26
—	—	durch Hinausfallen aus offenen Wagen	2	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	4	2	27a
—	—	. . . .	—	—	1	—	1	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	1	- c
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	- d
—	—	d. Sturz aus d. Wagen	2	—	1	3	—	—	d. Herabfallen v. Zuge	—	1	3	—	—	—	. . . .	—	—	6	4	28
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	1	d. Betreten der Bahn in selbstmörder. Absicht	—	1	—	—	—	1	. . . .	—	—	1	3	29
—	—	d. Hinausfallen aus einem Güterwagen	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	30
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	31
—	—	. . . .	—	—	1	3	—	1	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	1	7	32
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	33
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	34
7	2	d. Hinausspringen a. fahrenden Zügen	2	1	9	4	1	—	. . . .	—	—	7	5	—	—	. . . .	—	—	29	12	35
—	—	. . . .	—	—	4	3	1	1	. . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	5	6	36a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	37
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	1	1	38
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	39

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen

	297							298	299		300		301		302		303	
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1870, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
II. Privatbahnen. (Forts.)	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle.	beschädigt	getödtet.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	—	1	—	—	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
b. Halle-Kasseler . . .	—	—	1	1	—	. . .	—	2	48	7	2	—	—	—	50	7	1	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter																		
b. Magdeb.-Wittenbergesche	1	—	1	—	—	in Folge eines Schienenbruches	1	3	3	—	2	—	—	—	5	—	—	1
c. Stendal-Salzwedel . .																		
42 Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
43 Nordhausen-Erfurter . . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Oberhessische	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Pfälzische Eisenbahnen . .	2	1	1	—	—	. . .	—	4	5	1	3	—	—	—	8	1	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	1	—	—	—	—	durch Bergsturz	1	2	2	1	2	—	—	—	4	1	3	8
49 Taunus-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 a. Thüringische	1	—	—	1	—	a. Zerreißen d. Kuppelung b. Abspringen e. Radreifens	1 1	4	—	—	13	—	—	—	13	—	3	1
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																		
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	4	3	10	5	2	. . .	—	24	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
b. südliche Linie .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner . . .	2	2	1	—	—	durch Bruch der Excenterstange	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	3	—	—	1	. . .	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	1	—	—	—	—	. . .	—	1	—	2	4	1	2	—	6	3	—	—
b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	3	—	—	—	. . .	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Lamb.-Gmund.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Pferdebahn .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger . . .	—	2	—	—	—	. . .	—	2	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer .	—	1	—	—	—	. . .	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Czernowitz-Suczawaer .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rumänische Linie . . .	—	1	—	—	—	. . .	—	1	—	—	—	6	—	—	—	6	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche .	—	—	1	—	—	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	1	—	—	—	—	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	1	—	—	—	—	. . .	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
70 I. Siebenbürger	1	6	7	—	—	. . .	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler . .	3	—	—	—	—	a. Zusammenfahren zweier Bahnwagen . . . . b. Ueberfahr. v. Landfuhrw.	1 2	6	1	—	3	3	2	—	6	3	1	1
72 Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	1	—	—	—	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 Ungarische Ostbahn . . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																		
76 Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77 Grand Central Belge . .	1	—	—	—	6	. . .	—	7	3	—	6	3	—	—	9	3	—	—
78 Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 Niederländische Rhein-E. .	1	—	—	1	—	. . .	—	2	3	—	2	—	—	—	5	—	—	—
80 a. Warschau-Wiener . . .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303					304							305							306		

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen																					
Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen							Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschäd.	get.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	besch.	get.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.		besch.	get.	beschäd.	getöd.	
—	—	. . .	—	—	6	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	6	1	40a
1	—	. . .	—	—	—	2	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	3	- b
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	2	1	2	—	. . .	—	—	5	2	41
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	42
—	—	. . .	—	—	3	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	3	—	43
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	44
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	45
—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	—	1	—	1	b. Hinausspringen aus dem Zuge	1	1	1	6	46
—	—	angebl. v. Mitreisende a. dem Wagen gestoßen	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	47
1	—	. . .	—	—	3	4	—	1	. . .	—	—	4	7	—	3	. . .	—	—	11	23	48
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	49
2	1	. . .	—	—	2	2	—	2	. . .	—	—	1	—	—	2	. . .	—	—	8	8	50a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	51
—	—	. . .	—	—	1	2	—	2	. . .	—	—	1	1	—	1	. . .	—	—	2	6	52a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	53
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	54
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	55
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	1	2	. . .	—	—	1	4	56
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	57
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	58
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	59
—	—	. . .	—	—	3	1	1	2	b. Abspringen v. Zuge	—	1	1	—	—	—	. . .	—	—	5	4	60
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	61
—	—	. . .	—	—	3	4	—	1	durch Selbstmord	—	1	3	7	—	1	. . .	—	—	6	14	62a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	2	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	3	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	—	3	63
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	1	64a
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	2	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	65
—	—	. . .	—	—	1	—	—	1	. . .	—	—	1	1	—	—	. . .	—	—	2	2	66
1	—	. . .	—	—	6	4	—	4	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	8	8	67a
—	—	. . .	—	—	4	1	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	4	2	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	2	. . .	—	—	—	3	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	2	68
—	—	. . .	—	—	4	1	—	2	. . .	2	—	6	5	—	2	. . .	1	—	13	10	69a
—	—	. . .	—	—	2	4	3	—	. . .	1	—	2	3	—	2	. . .	1	3	10	12	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	3	—	70
—	—	. . .	—	—	10	3	4	5	. . .	—	—	3	15	—	3	. . .	—	—	18	27	71
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	4	—	1	. . .	—	—	2	5	72
—	—	. . .	—	—	2	—	1	1	. . .	—	—	2	5	—	1	. . .	—	—	5	7	73
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	74
—	—	. . .	—	—	1	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	75
—	—	. . .	—	—	3	2	1	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	4	2	76
—	—	. . .	—	—	1	—	—	1	. . .	—	1	—	—	—	7	. . .	—	—	1	9	77
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	78
—	—	. . .	—	—	4	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	b. unbefugtes Mitfahren auf dem Trittbrett	—	1	4	1	79
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	80a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	Bahn	307 (Forts.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen). Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch: a. Zusammenstoß zweier Züge	b. Entgleisung	c. unrichtiges Stellen der Weichen	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe	e. Achsbrüche	f. Anfahren d. Züge an stillstehende Wagen	g. sonstige Ursachen	(Anzahl der Unfälle)	308 zusammen Unfälle	309 Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven	b. Tender	c. Personenwagen	d. Last- (u. Arbeits-) wagen	e. sonstige Fahrzeuge	(Anzahl)
	I. Staatsbahnen.															
1	Badische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
2	Bayerische	—	—	3	—	—	—		2	5	4	—	2	11		—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	durch Reifensprung	2	2	2	—	—	—		—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—		—	—	1	—	3	1		—
6	Bebra-Hanauer	1	—	—	—	—	—		—	1	1	—	3	9		—
7	Hannoversche	1	—	2	—	—	—		—	3	1	—	5	12		—
8	Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	—	1	—	—	7		—	8	8	—	—	12		—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	1	—	durch Bruch eines Schaalengußrades	1	2	—	—	4	1	Postwagen	1
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
13	Westfälische	1	3	1	—	—	4	d. Bandagenbruch	3	12	5	—	2	31		—
14	Sächsische Staats-E.	1	—	—	1	—	2		—	4	—	—	—	10		—
15	Württembergische	1	1	1	—	—	—		—	3	6	—	7	8		—
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltung.															
16	a. Bergisch-Märkische	3	2	1	2	—	5		—	13	5	—	—	39		—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
20	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b) in Privatverwaltung.															
21	a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
22	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
23	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	3		—	3	3	—	2	10		—
24	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
25	Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
26	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
27	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	c. Cöslin-Danziger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
28	Braunschweigische	2	4	4	—	1	—		—	11	5	—	1	35		—
29	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	2	—	—	—	—	durch Bruch einer Zwangsschiene	1	3	—	—	—	10		—
30	Frankfurt-Hanauer	1	—	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2		—
31	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
32	Hessische Ludwigs-E.	1	1	—	1	—	3		—	6	5	3	—	12		—
33	Homburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
34	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
35	Köln-Mindener	—	—	—	—	—	1	durch Auffahren auf einen Zug	1	2	2	—	—	27		—
36	a. Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	1		—	1	—	—	—	1		—
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
37	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
38	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
39	Märkisch-Posener	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2		—

	307								308	309					
	(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
A. Deutsche Eisenbahnen.	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.			a.	b.	c.	d.	e.	
II. Privatbahnen. (Forts.)	Zusammenstoß zweier Züge.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	Achsbrüche.	Anfahren d. Züge an still-stehende Wagen.	sonstige Ursachen.	Anz.	zusammen	Lokomotiven.	Tender.	Personenwagen.	Lastwagen (u. Arbeits-)	sonstige Fahrzeuge.	Anz.
	Anzahl der Unfälle.							Unf.	Unfälle	Anzahl.					Anz.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	2	—	. . . .	—
b. Halle-Kasseler . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche c. Stendal-Salzwedel	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	16	2	. . . .	—
42 Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
43 Nordhausen-Erfurter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
44 Oberhessische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
45 Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
46 Pfälzische Eisenbahnen . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	3	—	3	1	. . . .	—
47 Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
48 Rheinische	—	2	—	—	2	—	. . . .	—	4	2	—	—	28	. . . .	—
49 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
50 a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	durch Bruch einer Kuppelstange	1	1	—	—	—	6	. . . .	—
b. Werra-E.	—	1	1	—	—	—	. . . .	—	2	2	—	—	2	. . . .	—
51 Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
B. Oesterreichische Bahnen.															
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	4	2	2	1	1	. . . .	—	10	2	2	8	12	. . . .	—
b. südliche Linie .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
53 Alföld-Fiumaner	1	—	1	—	—	—	. . . .	—	2	1	1	2	5	Schneepflug	1
54 Aussig-Teplitzer	—	1	—	1	—	—	. . . .	—	2	1	—	—	9	. . . .	—
55 Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
56 Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
57 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
58 Buschtěhrader	—	2	1	—	1	1	. . . .	—	5	1	1	—	5	. . . .	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B. .	1	3	2	1	3	—	durch Radbruch . . durch Kreuzkopfbruch	1 1	12	1	—	1	15	Schneepflug	1
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	1	—	2	—	1	—	. . . .	—	4	2	2	1	15	. . . .	—
b. Mährisch-Schles. Nordb.	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	1	. . . .	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn .	1	2	1	1	1	1	. . . .	—	7	—	—	—	—	. . . .	—
b. Lamb.-Gmund.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
c. Pferdebahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
65 Kaschau-Oderberger . . .	—	2	—	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	—	4	. . . .	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn .	—	—	—	—	—	—	d. Zusammenstoß eines Zuges m. e. Schneepfluge	1	1	—	1	—	1	. . . .	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer .	1	—	—	—	—	1	. . . .	1	3	1	2	—	4	. . . .	—
b. Czernowitz-Suczawaer .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . . .	—
c. Rumänische Linie . . .	—	1	—	—	—	1	. . . .	—	2	—	—	1	3	. . . .	—
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	1	—	d. Bruch eines Rades	1	2	—	—	—	6	. . . .	—
69 a. Oesterreichische nördliche .	6	6	6	—	—	4	. . . .	—	22	—	—	—	—	. . . .	—
b. Oesterreichische südöstliche	7	10	1	—	—	3	. . . .	—	21	—	—	—	—	. . . .	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—
70 I. Siebenbürger	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	3	. . . .	—
71 Südbahn und Tiroler . .	3	2	—	—	—	3	. . . .	—	8	4	2	3	41	. . . .	—
72 Süd-Norddeutsche . . .	—	7	—	—	—	4	. . . .	—	11	3	—	—	5	. . . .	—
73 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
74 Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
75 Ungarische Ostbahn . . .	—	5	—	—	—	1	. . . .	—	6	—	—	4	4	. . . .	—
C. Fremdländische Bahnen.															
76 Niederländische Staats-E. .	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	2	. . . .	—
77 Grand Central Belge . .	3	—	3	—	—	6	. . . .	2	14	—	—	3	28	. . . .	—
78 Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
79 Niederländische Rhein-E. .	—	—	4	1	—	—	d. Bruch ein. Tragfeder	1	6	1	—	6	9	. . . .	—
80 a. Warschau-Wiener . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—

(Forts.) I. Unfälle b) auf den Bahnhöfen,

A. Deutsche Eisenbahnen.	310: Die Unfälle im Betriebsjahre 1870, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge. Unf.	b. sonstige Ursachen.	Unf.	311: Zusammen. Unfälle.	312: Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet: Reisende besch.	Reisende get.	313: Bahnbeamte und Arbeiter besch.	Bahnbeamte und Arbeiter get.	314: Dritte Personen besch.	Dritte Personen get.	315: Zusammen Personen besch.	Zusammen Personen get.	316: Reisende d. unvorsichtigkeit beim Einsteigen in den Zug besch.	316: get.	317: Außerdem wurden (unabhängig von … Bahnbeamte und … a. durch unzeitiges oder unvorsichtiges Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge besch.	a. get.	b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge besch.	b. get.	c. durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise besch.	c. get.	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes besch.	d. get.	e. durch Unvorsichtigkeit bei den Werkstatt- etc. Arbeiten besch.	e. get.
I. Staatsbahnen.																								
1 Badische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
2 Bayerische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	2	—	—	—	1	—
4 Main-Neckar-E.	1	. . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Oldenburgische	1	. . .	—	1	1	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	6	d. Hinabfallen einer Bohle in eine Löschgrube	1	7	—	—	5	4	—	—	5	4	—	—	1	—	2	2	—	2	1	1	1	—
8 Main-Weser-B.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	3	1	—	—	2
9 Nassauische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	8	beim Abladen v. Schwellen	1	9	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	2	—	3	—	4	4	8	—	7	—
11 Preuß. Ostbahn	3	d. Zusammenstoß einer Draisine mit einem Bahnmeisterwagen	1	4	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—	—	—	8	1	—	—	9	2	32	—
12 Saarbrücker	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
13 Westfälische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	1	3	—	1	—	—	—
14 Sächsische Staats-E.	1	. . .	1	2	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	3	1	2	—	4	—	—
15 Württembergische	2	. . .	—	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen																								
a) unter Staatsverwaltung.																								
16 a. Bergisch-Märkische	—	durch Anfahren an stillstehende Wagen	1	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	7	3	11	10	8	6	3	3	3	4
b. Hessische Nordbahn	—	durch zu frühes Abfahren des Zuges	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	2	—	6	—	—	2	2	—	—	—
17 a. Oberschlesische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	11	5	—	3	1	2	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
c. Stargard-Posener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	2	1	—	1	1	—	—	—
d. Neisse-Brieger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
e. Wilhelms-Bahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Gößnitz-Geraer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Löbau-Zittauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																								
21 a. Altona-Kieler	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—	—	1	—
b. Schleswigsche	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	8	—	—	—	—
23 Berlin-Anhaltische	1	. . .	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	2	—
24 Berlin-Görlitzer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—
25 Berlin-Hamburger	—	d. Scheuwerden von Pferden	1	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1	. . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	3	4	—	—	1	—	—	1
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	3	—	1	4	2	—	—
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Cöslin-Danziger	1	. . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Vorpommersche	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
28 Braunschweigische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	3	—	2
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	1	—	2	—	3	1
30 Frankfurt-Hanauer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
31 Glückstadt-Elmshorner	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Hessische Ludwigs-E.	1	. . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
33 Homburger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Kirchheimer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Köln-Mindener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	7	1	10	4	13	1	—	—
36 a. Leipzig-Dresdener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
b. Cottbus-Großenhainer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Märkisch-Posener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

317			318					319		320							321	
auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.																		
den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen										Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen									Zusammen	
f. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen					a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche	f. sonstige Ursachen.			
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.	
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1
. . .	—	—	—	1	. . . .	—	—	—	8	2	—	—	—	—	. . . .	—	2	2
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	6	—	—	2	2	1	—	. . . .	—	5	3
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	4
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	5
. . .	—	—	—	2	. . . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	6
d. Auf- u. Abspringen v. fahrenden Bahnmeisterw.	1	2	2	1	durch Abspringen vom fahr. Bahnmeisterwagen	—	1	8	9	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	7
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	3	6	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	8
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	9
. . .	1	—	—	—	. . . .	—	—	25	4	6	4	4	—	—	. . . .	—	14	10
beim Anzünden d. Laterne mit der Leiter umgefallen	1	—	3	2	. . . .	—	—	53	5	—	2	—	1	—	. . . .	—	3	11
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	4	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	12
. . .	—	—	—	2	. . . .	—	—	7	4	—	2	1	—	—	. . . .	—	3	13
. . .	—	—	1	3	. . . .	—	—	2	12	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	14
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	7	1	—	—	—	—	durch Auffahren von 2 Maschinen in Folge Unachtsamkeit	1	2	15
b. Oeffnen e. Zugbarrière / b. Sturz von ein. Wagen	1 / —	— / 1	—	6	beim Beladen von Wagen	2	1	35	34	2	1	—	—	—	. . . .	—	3	16a
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	10	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	14	10	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	17a
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	5	3	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- c
. . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- d
. . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	1	3	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- e
. . .	—	—	—	1	. . . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	18
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	19a
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	20a
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	3	3	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	21a
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . .	—	—	1	4	. . . .	—	—	4	12	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	22
durch Selbstmord	—	1	—	—	. . . .	—	—	6	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	23
. . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	4	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	24
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	25
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	4	5	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	26
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	10	6	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	27a
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- c
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1		—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- d
. . .	—	—	—	1	. . . .	—	—	2	6	2	—	—	—	—	durch Brand	1	3	28
Ausgleiten beim Transport von Gepäckstücken	1	—	—	—	. . . .	—	—	10	1	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	29
. . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	30
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	31
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	2	2	—	—	2	—	. . . .	—	4	32
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	33
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	34
. . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	32	7	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	35
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	36a
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	37
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	38
. . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	39

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

A. Deutsche Eisenbahnen.

	310 a. Rangiren der Züge. Unf.	310 b. sonstige Ursachen.	Unf.	311 Zusammen. Unfälle.	312 Reisende besch.	get.	313 Bahnbeamte und Arbeiter besch.	get.	314 Dritte Personen besch.	get.	315 Zusammen Personen besch.	get.	316 Reisende b. unvorsicht. Betreten der Bahn u. Unvorsichtigkeit beim Einsteigen in den Zug besch.	get.	317 Außerdem wurden (unabhängig von …) Bahnbeamte und … a. durch unzeitiges oder unvors. Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge besch.	get.	b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge besch.	get.	c. durch unzeitiges Betreten oder unvors. Ueberschreiten der Geleise besch.	get.	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes besch.	get.	e. durch Unvorsichtigkeit bei Verrichtung … Arbeiten besch.	get.
II. Privatbahnen. (Forts.)																								
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	2	. . .	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	—	1	—	3	—	6	2
b. Halle-Kasseler	2	. . .	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	1	—	3	—	—	—	2	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter, b. Magdeb.-Wittenbergesche, c. Stendal-Salzwedel	6	. . .	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	2	—	3	—	—	—
42 Niederschlesische Zweigbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
43 Nordhausen-Erfurter	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Oberhessische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	durch eine Kohlenladebühne erdrückt	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1
46 Pfälzische Eisenbahnen	1	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	1	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	2	—	2	—	—	—	—
48 Rheinische	—	. . .	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	2	2	11	4	3	1	5	3	2	2
49 Taunus-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
50 a. Thüringische	2	. . .	—	2	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	3	3	1	1	—	—	—	1
b. Werra-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Tilsit-Insterburger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																								
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	1	. . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	—	2	—	—	—
52 Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner	1	. . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	1	—
56 Böhmische Westbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	1	—	—	2
61 Graz-Köflacher	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	4	. . .	—	4	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—	7	—	4	3	1	7	10	3	2	5
b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	4	. . .	—	4	—	—	3	—	—	1	3	1	—	—	3	—	6	3	1	1	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth b. Lamb.-Gmund.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth c. Pferdebahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	1	—	1	1	1	1	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—
b. Czernowitz-Suczawaer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rumänische Linie	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	11	. . .	—	11	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	6	5	3	4	2	2	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	—	3	4	1	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—
70 I. Siebenbürger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	1	. . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	1	—	6	2	4	1	8	1	—	—
72 Süd-Norddeutsche	—	durch Anfahren an stillstehende Wagen durch Explosion	1 1	2	—	—	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 Ungarische Ostbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																								
76 Niederländische Staats-E.	5	. . .	—	5	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—
77 Grand Central Belge	—	durch Entgleisung	2	2	—	1	1	—	—	—	1	1	1	—	2	—	1	—	2	—	1	—	—	—
78 Lüttich-Mastrichter	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 Niederländische Rhein-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80 a. Warschau-Wiener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	1	7	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

317			318					319		320							321	
auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.																		
den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen										Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen									Zusammen	
f. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen					a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche	f. sonstige Ursachen.			
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.	
	—	—	—	—		—	—	13	2	—	—	—	—	—		—	—	40a
	—	—	..	—		—	—	6	—	1	—	—	—	—	durch Anfahren einer leeren Maschine an einen stillsteh. Zug	1	2	- b
	—	—	—	—		—	—	7	2	—	—	—	—	—		—	—	41
	—	—	—	—		—	—	2	—	—	—	—	—	—		—	—	42
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	1	—	—		—	1	43
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	44
	—	—	1	—		—	—	3	1	—	—	—	—	—		—	—	45
	—	—	—	—		—	—	4	1	—	—	—	—	—		—	—	46
b. Ausgleit. auf d. Pflaster des Lokomotivschuppens	1	—	—	1		—	—	5	6	—	—	—	—	—		—	—	47
	—	—	1	1		—	—	24	13	—	2	—	—	—		—	2	48
	—	—	—	—		—	—	—	2	—	—	—	—	—		—	—	49
	—	—	—	1		—	—	4	6	—	—	—	—	—		—	—	50a
	—	—	—	—	beim Verschieben v. Wagen	—	1	—	1	—	—	—	—	—		—	—	- b
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	51
	—	—	—	1		—	—	3	7	3	1	4	2	1		—	11	52a
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	- b
	—	—	—	—		—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	—	53
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	54
	—	—	—	—		—	—	4	1	—	—	—	—	—		—	—	55
	—	—	—	—		—	—	1	1	1	1	1	1	—		—	4	56
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	57
	—	—	—	—		—	—	1	—	1	1	3	—	—		—	5	58
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	59
	—	—	—	—		—	—	3	4	2	3	2	1	—		—	8	60
	—	—	—	—		—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	—	61
c. Entzündung v. Sprengstoff	—	1	1	3	d. Abspringen vom Wagen	3	—	28	22	1	3	3	8	—	durch Zusammenstoß . . durch Schneeverwehung . .	11 2	28	62a
	—	—	—	—	e. Aufspringen auf Wagen	—	1	1	2	—	—	—	—	—		—	—	- b
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	63
	1	—	—	—		—	—	11	4	6	1	—	1	—		—	8	64a
	—	—	—	—		—	—	3	—	—	—	—	—	—		—	—	- b
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	- c
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	65
	—	—	—	—		—	—	5	3	—	—	—	—	—		—	—	66
	—	—	—	—		—	—	—	3	—	1	1	1	—		—	3	67a
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	1	—	—		—	1	- b
	—	—	—	—		—	—	1	—	—	1	—	—	—		—	1	- c
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	68
	4	—	—	2		—	—	15	13	4	—	2	—	3		—	9	69a
	—	—	1	1		—	—	11	7	—	—	—	—	—		—	—	- b
	—	—	—	2		—	—	—	6	—	—	—	—	—		—	—	- c
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	70
c. Unvorsichtigkeit Anderer	1	—	3	2		—	—	25	6	3	5	2	—	—		—	10	71
	—	—	—	2		—	—	3	2	—	1	8	—	—	b. Selbstbewegung v. Wagen	1	10	72
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	73
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	74
	—	—	—	—		—	—	2	—	7	—	2	—	—		—	9	75
	—	—	—	—		—	—	2	1	2	—	1	—	—		—	3	76
	—	—	2	—		—	—	9	—	1	2	—	—	—		—	3	77
	—	—	—	—		—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	—	78
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	2	—		—	2	79
	—	—	—	—		—	—	6	10	—	—	6	—	—		—	6	80a
	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—		- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	Anz.	323 II. Achsbrüche. von . . . bis Ende 1869.	324 In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	325 bei Tendern.	326 a. bei eigenen Personenwagen	326 b. bei fremden Personenwagen	327 a. bei eigenen Lastwagen.	327 b. bei fremden Lastwagen.	328 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	329 bei Tendern.	330 a. bei eigenen Personenwagen.	330 b. bei fremden Personenwagen.
	Anzahl							Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
I. Staatsbahnen.																	
1 Badische	—	—	—	—	. . .	—	1840	11	9	3	—	197	i. R. 327	—	—	—	—
2 Bayerische	1	—	—	—	. . .	—	1845	4	11	1	—	215*	3	—	2	1	—
3 Friedrich-Franz-E.	3	3	—	5	. . .	—	1848	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	. . .	—	1846	—	5	3	—	23	1	—	1	—	—
5 Oldenburgische	1	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche		—	—	—	. . .	—	1847	9	16	7	—	111	—	2	1	—	—
8 Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	. . .	—	1850	—	2	6	1	14	25	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	. . .	—	1862	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	6	—	1	22	. . .	—	1850	16	3	5	—	101	—	1	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	3	—	—	1	Bahnmeisterwagen	2	1854	14	2	2	—	9	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	. . .	—	1852	4	6	—	—	10	33	1	—	—	—
13 Westfälische	6	3	1	38	. . .	—	1855	3	2	5	—	15	11	—	—	—	—
14 Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	. . .	—	1843	2	29	12	—	85	—	—	1	—	—
15 Württembergische	2	—	1	1	. . .	—	1854	11	29	4	—	50	—	[illegible]	[illegible]	1	—
II. Privatbahnen																	
a) unter Staatsverwaltung																	
16 a. Bergisch-Märkische	3	—	—	10	. . .	—	1841	11	8	15	—	116	2	—	—	—	—
b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	. . .	—	1848	1	2	—	3	3	14	—	—	—	—
17 a. Oberschlesische	—	—	—	—	. . .	—	} 1842	21	11	—	—	110	2	—	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	1	—	—	12	. . .	—											
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	. . .	—	1848	—	—	1	—	6	—	—	2	—	—
d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . .	—	1848	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	. . .	—	1846	5	—	1	—	9	2	—	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	. . .	—	1861	2	2	—	—	—	3	—	—	—	—
19 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	. . .	—	1848	—	4	1	—	5	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																	
21 a. Altona-Kieler	—	—	—	—	. . .	—	1844	3	1	7	—	33	—	—	—	—	—
b. Schleswigsche	—	—	—	—	. . .	—	1854	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	. . .	—	1858	2	1	—	—	—	6	1	1	—	—
23 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	. . .	—	1841	16	—	9	—	45	2	1	—	—	—
24 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Berlin-Hamburger	—	—	—	—	. . .	—	1848	7	1	—	—	48	31	—	—	—	—
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	. . .	—	1856	12	4	—	2	12	3	—	—	—	—
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	. . .	—	1852	11	—	3	—	17	—	2	—	1	—
b. Starg.-Cöslin-Colb.	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Cöslin-Danziger	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Vorpommersche	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 Braunschweigische	—	—	—	11	. . .	—	1857	3	3	1	—	14	13	—	—	—	—
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	—	—	—	Rollwagen	1	1852	7	1	—	—	60	—	—	—	—	—
30 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	. . .	—	1848	6	—	1	—	2	6	1	—	—	—
31 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Hessische Ludwigs-E.	1	1	—	4	. . .	—	1860	5	2	—	—	1	4	2	—	—	—
33 Homburger	—	—	—	—	. . .	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Kirchheimer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Köln-Mindener	—	—	—	—	. . .	—	1846	3	12	1	2	166	39	1	—	—	—
36 a. Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	. . .	—	1849	9	5	3	—	40	—	4	—	—	—
b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	. . .	—	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	. . .	—	1851	—	—	3	—	32	3	—	—	—	—
39 Märkisch-Posener	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Achsbrüche.

331		332	333	334	335	
1870 a. bei eigenen Lastwagen.	1870 b. bei fremden Lastwagen.	Zusammen bis Ende 1870	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
brüche.		Achsbr.			Achsbr.	
2	—	222	bei Güterwagen mit Achsen von 137 Millimeter Stärke in der Nabe	30	7,40	1
11	4	252	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen	25	10,08	2
—	—	21	„ eisernen Achsen von $3\frac{1}{2}$ und $3\frac{3}{4}$ Zoll (engl.) Durchmesser	23	0,91	3
1	—	34	„ vierrädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in d. Nabe (Bruchstelle) 3″ 8‴ stark waren	24	1,42	4
—	—	—	. . .	—	—	5
—	—	—	. . .	—	—	6
—	2	148	bei Lastwagen-Achsen	23	6,43	7
1	—	49	„ Achsen unter $4\frac{1}{2}$ Zoll Stärke	21	2,33	8
—	—	4	. . .	9	0,44	9
—	1	127	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	21	6,05	10
1	1	29	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von $4\frac{1}{2}$ Zoll Stärke	17	1,71	11
—	—	54	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen	19	2,84	12
—	—	36	bei vierrädrigen offenen Lastwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit und eisernen Bündelachsen von 4 Zoll Stärke, bei dergl. Wagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit mit Gußstahl-Achsen von 4 Zoll Stärke	16	2,25	13
4	—	133	bei Tender-Achsen von 102 u. 129mm Durchmesser, bei Personenwagen-Achsen von 199 u. bei Postwagen-Achsen v. 84 u. 121mm Durchmesser, bei 4rädr. Transportwagen-Achsen aus gehämmertem Eisen v. 86mm Stärke rc.	28	4,75	14
—	4	100	bei Tender- und Lastwagen-Achsen	16	6,25	15
11	—	163	bei vierrädrigen Güterwagen. Von den im Jahre 1870 gebrochenen 11 Achsen bestanden 6 aus ungehärtetem Gußstahl, 3 aus Eisen-Patent-Bündel und 2 aus gewalztem Eisen	30	5,43	16a
—	—	23	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von $3\frac{1}{2}$ bis 4 Zoll Nabenstärke	22	1,05	- b
—	—	144	bei sechsrädrigen Lastwagen mit englischen Patent-Achsen von $3\frac{3}{4}$ Zoll Durchmesser an der Nabe	29	4,97	17ab
—	—	9	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von $2\frac{3}{4}$ bis $3\frac{1}{2}$ Zoll Durchmesser	23	0,39	- c
—	—	1	„ einem Lastwagen mit Achsen aus Walzeisen von $3\frac{1}{2}$ Zoll Stärke	23	0,04	- d
—	—	17	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von $3\frac{3}{4}$ bis 4 Zoll Durchmesser	25	0,68	- e
—	2	9	„ Lastwagen-Achsen	10	0,90	18
—	—	—	. . .	—	—	19a
—	—	—	. . .	—	—	- b
—	—	10	bei eisernen Tenderachsen von 90—102mm Durchmesser, bei einer Personenwagen-Achse von 98mm und bei Lastwagen-Achsen von 89—102mm Durchmesser	22	0,45	20a
—	—	—	. . .	—	—	- b
—	—	44	bei 6-, 4- u. 8rädr. Güterwagen mit Achsen von $3\frac{3}{4}$ u. 4 Zoll Durchmesser, mit kurzen Naben	27	1,63	21a
—	—	1	„ einer Tender-Achse	17	0,059	- b
—	2	13	„ Lastwagen-Achsen	12	1,08	22
—	—	73	„ Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen von $3\frac{7}{8}$ Zoll Durchmesser	30	2,43	23
—	—	—	. . .	—	—	24
—	1	88*	bei 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen	23	3,83	25
—	—	33	„ bei Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen aus Patent-Bündeleisen	15	2,20	26
1	—	35	bei Lokomotiv-Treibachsen von Feinkorneisen und bei eisernen Patent-Bündelachsen von $3\frac{1}{3}$—$3\frac{2}{3}$ Zoll Durchmesser in der Nabe unter Güterwagen	19	1,84	27a
—	—	—	. . .	—	—	- b
—	—	—	. . .	—	—	- c
—	—	—	. . .	—	—	- d
2	3	39	bei 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen, Dimensionen $3\frac{3}{4}$—$4\frac{1}{4}$″	14	2,79	28
—	—	68	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von $3\frac{7}{8}$ Zoll Stärke in der Nabe	19	3,58	29
—	—	16	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	22	0,73	30
—	—	—	. . .	—	—	31
—	—	14	bei 6″ starken schmiedeeisernen Treibachsen älterer Lokomotiven mit schweren gußeisernen Treibrädern	10	1,4	32
—	—	—	. . .	—	—	33
—	—	—	. . .	—	—	34
1	2	227	bei Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen	25	9,08	35
—	—	61	„ Lastwagen-Achsen	22	2,77	36a
—	—	—	. . .	—	—	- b
—	—	12	bei schwachen eisernen Achsen unter 3 Zoll Durchmesser u. bei Kurbelachsen der Maschinen	35	0,34	37
—	—	38	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl u. $3\frac{1}{4}$ Zoll Durchmesser	19	2,00	38
—	—	—	. . .	—	—	39

A. Deutsche Eisenbahnen.	322					323	324	325	326		327		328	329	330	
	(Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt:					II. Achsbrüche. In den früheren Jahren							Im Betr.-Jahre			
	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen (u. Arbeitswagen).	e. sonstige Fahrzeuge.	von ... bis Ende 1869.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen	b. bei fremden Personenwagen	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
II. Privatbahnen. (Forts.)	Anzahl						Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	—	—	—	—	—	1854	9	1	1	—	7	6	—	—	—	—
b. Halle-Kasseler	—	1	1	6	—	1866	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	2	—	—	6	—	1855	—	—	1	—	9	2	—	1	—	1
b. Magdeb.-Wittenbergesche						1840	1	1	2	—	7	4	—	—	—	—
c. Stendal-Salzwedel						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
43 Nordhausen-Erfurter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Oberhessische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—	1859	—	2	—	—	55	—	—	—	—	—
47 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Rheinische	—	—	—	—	—	1850	7	3	1	—	19	2	—	1	—	—
49 Taunus-E.	—	—	—	—	—	1840	20	5	9	—	25	1	1	—	—	—
50 a. Thüringische	—	—	—	—	—	1846	7	13	12	2	38	15	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	1859	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—
51 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	1	2	—	24	—	1868	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
b. südliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	1858	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	1869	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	1862	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—
57 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader	—	—	—	3	—	1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	1	4	—	7	—	1859	—	4	—	—	13	2	—	1	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	15	1	7	39	—	1857	19	77	11	—	275	33	—	3	—	—
b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	—	—	—	—	—	1859	—	34	—	—	21	4	—	—	—	1
b. Lamb.-Gmund.	—	—	—	—	—	1859	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	3	—	1866	—	3	1	—	1	—	—	—	—	—
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rumänische Linie	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	1855	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	1856	17	54	3	1	158	14	—	5	1	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	1856	6	25	6	—	202	20	1	1	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	1856	2	8	2	—	72	2	—	—	—	—
70 I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	1869	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—
71 Südbahn und Tiroler	6	2	2	17	—	1860	50	117	5	5	136	10	3	9	—	—
72 Süd-Norddeutsche	2	1	1	12	—	1859	10	—	—	—	—	6	—	—	—	—
73 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	1858	—	2	1	—	9	16	—	3	—	—
74 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 Ungarische Ostbahn	—	—	7	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																
76 Niederländische Staats-E.	—	—	—	3	—	1863	3	—	—	—	5	2	—	—	—	—
77 Grand Central Belge	—	—	—	12	—	1866	—	—	3	—	74	—	—	—	—	—
78 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	4	—	1855	31	1	—	—	21	5	1	—	—	—
80 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

331		332	333	334	335	
Achsbrüche.						
1870						
a. bei eigenen	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1870	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
Lastwagen. brüche.		Achsbr.			Achsbr.	
—	1	25	bei Lastwagen-Achsen	17	1,47	40a
—	—	1	„ Güterwagen-Achsen aus Feinkorneisen von 2¾" Stärke	5	0,20	- b
1	—	15	„ Lastwagen-Achsen von 3⅜ Zoll Durchmesser in der Nabe	16	0,94	41a
—	—	15	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3¼—3½" Durchmesser	22	0,68	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
—	—	14	bei offenen 4- u. 8rädrigen Güterwagen mit 3½—3⅝" starken Patent-Bündel-Achsen .	24	0,58	42
—	—	—	. . . .	—	—	43
—	—	—	. . . .	—	—	44
1	—	1	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 130mm Stärke	5	0,20	45
3	4	64	„ Kohlen- u. Güterwagen-Achsen	12	5,33	46
—	—	—	. . . .	—	—	47
—	—	33	bei Krumm-Achsen der Lokomotiven u. bei 3½" starken eisernen Achsen der Lastwagen .	21	1,57	48
1	—	62	„ Kurbel-Achsen der alten Lokomotiven u. bei eisernen Wagen-Achsen v. 3¾" Durchm. in d. Nabe	31	2,0	49
—	1	88	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¾" Stärke	24	3,67	50a
—	—	5	„ Güterwagen- und Tender-Achsen	12	0,42	- b
—	—	—	. . . .	—	—	51
1	2	5	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen	3	1,67	52a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	53
—	—	2	bei Lastwagen mit Hohlachsen	12	0,17	54
—	1	1	. . . .	2	0,50	55
—	2	5	bei Lokomotiv-Achsen von 5" und bei Güterwagen-Achsen von 3" Durchmesser . .	8	0,62	56
—	—	—	. . . .	—	—	57
—	1	3	bei Kohlenwagen mit Hohlachsen	7	0,43	58
—	—	—	. . . .	—	—	59
3	—	23	bei Lastwagen	12	1,92	60
—	—	2	„ Kohlenwagen-Achsen aus Feinkorneisen von 4"—4" 2½''' Durchmesser . . .	11	0,18	61
3	1	422	„ Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen von 2" 5''' Stärke	14	30,14	62a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	63
7	—	67	bei schmiedeeisernen 5 Zoll starken Tender-Achsen	12	5,58	64a
—	—	2	„ Lokomotiv-Achsen	12	0,17	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . .	—	—	65
—	—	—	. . . .	—	—	66
—	—	5	bei Tender-Achsen	4	1,25	67a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
1	—	3	bei Kohlenwagen-Achsen	16	0,187	68
9	1	263	bei diversen Lastwagen der ältesten Lieferungen	15	17,53	69a
6	—	267		15	17,80	- b
3	—	89		15	5,93	- c
—	—	4	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 123mm Durchmesser in der Nabe . .	2	2,2	70
9	—	344	„ Tender- und Güterwagen-Achsen von 115—130mm Stärke	10	34,4	71
—	—	16	„ Lokomotiv-Achsen	12	1,33	72
—	3	34	bei bedeckten Güterwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packettirt und gewalzt waren, zwischen den Rädern 127 und in der Nabenöffnung 123mm Durchmesser hatten	13	2,62	73
—	—	—	. . . .	—	—	74
—	—	—	. . . .	—	—	75
—	—	10	bei Lokomotiv-Achsen	8	1,25	76
17	—	94	. . . .	5	18,80	77
—	—	—	. . . .	—	—	78
4	1	64	bei Lokomotiv-Achsen	16	4,0	79
—	—	—	. . . .	—	—	80a
—	—	—	. . . .	—	—	

A. Deutsche Eisenbahnen.	336		337		338	339	340	341	342	343	344		345
	III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1870.						
	In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1870		Zusammen bis Ende 1870.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung.
	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
I. Staatsbahnen.	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
1 Badische	—	122	—	26	148	23,5	—	—	—	—	. . .	—	—
2 Bayerische	8	220	18	10	256	15,5—21,9	—	—	—	—	. . .	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	60	—	—	—	60	18,67	—	—	—	—	. . .	—	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
7 Hannoversche	—	154	—	32	186	22,3—23,6	—	—	—	—	. . .	—	—
8 Main-Weser-B.	—	8	—	—	8	20,5	—	—	—	—	. . .	—	—
9 Nassauische	—	1	—	—	1	22,15	—	—	—	—	d. Truppen-Transp.*	—	24*
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb	—	498	—	66	564	17,6—23,2	—	—	—	—	. . .	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	1	—	4	5	20,75—23,27	—	—	—	—	. . .	—	—
12 Saarbrücker	14	19	—	4	37	22—23	—	—	—	—	durch Krieg	—	22*
13 Westfälische	—	80	—	12	92	18,7, 20,88, 20,61 u. 23	—	—	—	—	d. Truppen-Transp.*	—	5*
14 Sächsische Staats-E.	29	309	—	103	441	18—21	—	—	—	—	. .* .	—	—*
15 Württembergische	—	21*	—	27	48	20	—	—	—	—	. . .	—	—
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung.													
16 a. Bergisch-Märkische	129	40	—	4	173	20—22,75	—	—	—	—	. . .	—	—
b. Hessische Nordbahn	4	—	2	—	6	19	—	—	—	—	. . .	—	—
17 a. Oberschlesische	27	69	—	34	130	14—23,7	—	—	—	—	. . .	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	10	—	8	18	20,57—23,7	—	—	—	—	. . .	—	—
c. Stargard-Posener	—	—	—	1	1	21,13	—	—	—	—	. . .	—	—
d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
e. Wilhelms-Bahn	—	6	—	—	6	20,5	—	—	—	—	. . .	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	—	8	—	—	8	22—23	—	—	—	—	. .* .	—	52*
19 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
20 a. Löbau-Zittauer	—	5	—	1	6	21	—	—	—	—	. . .	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	9	—	2	11	19	—	—	—	—	. . .	—	—
b) in Privatverwaltung.													
21 a. Altona-Kieler	—	50	—	1	51	15,5 u. 20	—	—	—	—	. . .	—	1
b. Schleswigsche	—	8	—	5	13	21 resp. 18	—	—	—	—	. . .	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	—	27	—	14	41	21	—	—	—	—	. . .	—	—
23 Berlin-Anhaltische	33	56	4	5	98	17,5 u. 22,2	—	—	—	—	. . .	—	—
24 Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
25 Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
26 Berlin-Potsdam-Magdebg.	69	1	27	1	98	18—22	—	—	—	—	. . .	—	—
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	60	—	6	66	15, 18¾, 21, 22½ u. 23	—	—	—	—	. . .	—	—
b. Starg.-Cösl.-Clb.	—	141	—	7	148	15 u. 22½	—	—	—	—	. . .	—	—
c. Cöslin-Danziger.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
d. Vorpommersche	—	1	—	—	1	23	—	—	—	—	. . .	—	—
28 Braunschweigische	4	—	2	—	6	19	—	—	—	—	. . .	—	—
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	—	—	11	11	23,1	—	—	—	—	. . .	—	—
30 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Truppen-Transp.	—	17
31 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
32 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
33 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. .* .	—	—*
34 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
35 Köln-Mindener	1	277	—	30	308	21—23	—	—	—	—	. . .	—	—
36 a. Leipzig-Dresdener	—	76	—	46	122	—	—	—	—	—	. . .	—	—
b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8	—	—	—	—	. . .	—	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
Märkisch-Posener	—	—	—	1	1	23	—	—	1	—	. . .	—	2

	A. Deutsche Eisenbahnen.	336		337		338	339	340	341	342	343	344		345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1870.						
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1870		Zusammen bis Ende 1870.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
40	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz.	4	—	10	—	14	21	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	. . .	—	2¼
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5	9	1	—	15	20,44	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	c. Stendal-Salzwedel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
42	Niederschlesische Zweigbahn	—	24	—	2	26	17	—	—	—	—	. . .	—	—
43	Nordhausen-Erfurter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
44	Oberhessische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
45	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
46	Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. * .	—	—
47	Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
48	Rheinische	—	21	—	5	26	—	—	—	—	—*	. . .	—	—
49	Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,50	—	—	—	—	d. Truppen-Transp.	1	10
50	a. Thüringische	—	80	—	5	85	17—22	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Werra-E.	—	5	—	7	12	22	—	—	—	—	. . .	—	—
51	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.													—
52	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	. . .	—	6
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
53	Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	12	12	21	—	—	—	—	. . .	—	—
55	Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
56	Böhmische Westbahn	—	15	—	2	17	20,0 u. 22,4	—	—	—	—	. . .	—	—
57	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
58	Buschtěhrader	—	2	—	1	3	22,4	—	—	—	—	. . .	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . .	—	1½
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	2	2	22	—	—	13	—	durch Entgleisung	1	14
61	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	818	16	—	11	845	19,4, 22,8 u. 23,11	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	—	—	2	2	19,4	—	—	—	—	. . .	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	7	—	2	9	22,4	—	—	—	—	. . .	—	—
64	Kaiserin Elisab.-B. a. Hauptbahn	—	172	—	7	179	22,1	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Lamb.-Gmund.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	c. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
65	Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	2	2	21	—	—	2	—	. . .	—	4
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	durch Zusammenstoß der Züge	1	30
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	. . .	—	112
	c. Rumänische Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	. . .	—	4
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche	12	475	—	—	487	23,16	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	206	—	—	206	23,16	—	—	3	—	. . .	—	8
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	4	—	—	4	23,16	—	—	2	—	. . .	—	8
70	I. Siebenbürger	—	1	—	—	1	19,6	—	—	—	—	. . .	—	—
71	Südbahn und Tiroler	13	4	—	22	39	23	—	1	5	1	durch Felssturz	1	19
72	Süd-Norddeutsche	—	—		3	3	—	—	—	—	—	. . .	—	—
73	Theiß-Bahn	—	62	—	8	70	23,2	—	—	2	—	. . .	—	2
74	Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	1	18	—	—	—	—	. . .	—	—
75	Ungarische Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	. . .	—	6
	C. Fremdländische Bahnen.													
76	Niederländische Staats-E.	—	11	—	—	11	23	—	—	—	—	. . .	—	—
77	Grand Central Belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
78	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
79	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
80	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—

Abschnitt F.

Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1869 enthalten.

Abschnitt G.

Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

A. Deutsche Eisenbahnen.	346	347	348	349	350	351	352	353	
		Einnahme pro 1870.							
	Bestand am Schlusse des Jahres 1869.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	562 120	24 197	39 800	57 392	3116	12 224	136 729	50 093	34 704
3 Friedrich-Franz-E.	100 973*	4455	1864	800	—	1279	8 398	72	525
4 Main-Neckar-E.	12 656	477	—	286	—	448	1 211	—	—
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	19 799	1036	6809	2340	631	124	10 940	67	111
7 Hannoversche	307 960	14 308	36 418	18 530	—	27 066	96 322	2623	7212
8 Main-Weser-B.	19 925	1323	10 507	3240	1274	268	16 612	46	3
9 Nassauische	72 970	3233	12 216	3222	1209	1312	21 192	285	790
10 Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	571 566	26 758	50 905	9081	—	1786	88 530	16 696	17 064
11 Preuß. Ostbahn	557 979	29 481	35 426	14 550	in Kol. 351	126 878	206 335	4751	6235
12 Saarbrücker	119 056	5204	9794	2269	468	—	17 735	2903	1890
13 Westfälische	277 816	12 439	16 884	6240	1744	3160	40 467	4243	3058
14 Sächsische Staats-E.	469 281	19 249	31 226	17 040	10 072	4212	81 799	7516*	12 346*
15 Württembergische	343 646	16 226	33 273	11 429	4305	2198	67 431	6117	3872
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische	748 602*	34 391	93 688	10 848	11 020	9316	159 263	9129	13 871
	115 805	5090	4839*	in Kol. 348	700	1	10 630	1271	—
b. Hessische Nordbahn	160 023	7033	5184	2378	780	431	15 806	3863	3935
17 a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener	572 030	26 323	48 532	11 040	8333	792	95 020	20 970	23 030
d. Neisse-Brieger	29 569	1090	699	1000	917	765	4 471	416	299
e. Wilhelms-Bahn	157 785	7189	7904	3000	2064	302	20 459	2443	1760
18 Rhein-Nahe-E.	89 318*	4088	5947	2420	—	1016	13 471	922	876
	17 588	797	669	807	—	48	2 321	94	—
19 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.									
21 a. Altona-Kieler	109 021	4355	7236	—	—	5283	16 874	3582	5454
b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 Bayerische Ostbahnen	453 147	22 341	18 993	28 571	in Kol. 351	10 388	80 293	992	5914
23 Berlin-Anhaltische	362 486	16 062	21 728	6000	660	3260	47 710	15 306	5328
24 Berlin-Görlitzer	12 946	480	4714	2760	801	313	9 068	297	24
25 Berlin-Hamburger	457 924	20 913	16 614	7500	4251	3085	52 363	7525	9616
26 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	61 740	2838	9193	4100	—	—	16 131	14 242	4505
27 Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c. b. Starg.-Cösl.-Clb. c. Cöslin-Danziger d. Vorpommersche	457 113	20 933	29 335	16 842	13 698	553	81 361	6967	7252
e. Stettin-Stargard	23 747	1014	893	600	249	26	2 782	1245	236
28 Braunschweigische	147 938	5273	30 733	—	3574	—	39 580	353	1801
29 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	132 192	6068	11 110	4500	—	2338	24 016	6070	1987
30 Frankfurt-Hanauer	34 554	1588	1879	1286	—	209	4 962	479	790
31 Glückstadt-Elmshorner	8 246	419	489	—	—	611	1 519	86	287
32 Hessische Ludwigs-E.	162 052	7522	12 733	6857	787	567	28 466	2510	1913
33 Homburget	6 895	347	522	705	—	35	1 609	47	83
34 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Köln-Mindener	587 343	29 253	29 831	10 077	3792	10 479	83 432	9644	1345
36 a. Leipzig-Dresdener	203 510	10 544	8669	10 000	—	1710	30 923	3662	9619
b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	6 786	334	—	571	19	11	935	—*	—
38 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	41 591	1817	2347	—	—	675	4 839	113	406
Märkisch-Posener	—	—	948	1810	—	39	2 797	—	—

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1870.							Bestand der Kasse ultimo 1870.	Zahl der Betheiligten.	Im Jahre 1870 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten 2c.).	Ueberhaupt.			a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
in Kol. 353b	10 736	1772	—	14 564	216	112 085	586 764	10 692	290	689	in Kol. 363b	1275	2
121	—	—	—	—	10	728	108 643	131	1	9	2	—	3
—	1025	3	—	—	—	1 028	12 839	—	—	—	—	42	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
49	—	909	—	—	2	1 138	29 601	449	1	3	2	—	6
375	1489	619	—	852	4270	17 440	386 842	3556	44	233	33	99	7
68	—	77	292*	—	919	1 405	35 132	874	—	2	6	—	8
in Kol. 353b	—	1464	—	—	1192	3 731	90 431	714	5	10	21	—	9
7567	726	4880	—	—	508	47 441	612 655	3411	177	343	421	—	10
5957	1050	4319	in Kol. 359	in Kol. 359	124 417	146 729	617 585	2605	58	147	332	43	11
1777	15	2010	549	—	1	9 145	127 646	817	24	25	62	1	12
2336	222	1369	—	—	181	11 409	306 874	1591	49	88	157	21	13
433	—	2594	—	—	205	23 094	527 986	ca. 4401	103*	368	59*	—	14
1406	915	430	—	—	190	12 930	398 147	2914	46	125	220	35	15
10 295	433	2699	—	—	22	36 449	871 416	4611	92	222	546	—	16a
—	—	65	—	—	1	1 337	125 098	320	8	—	—	—	
in Kol. 353b	—	245	—	—	—	8 043	167 786	394	34	75	10	—	- b
6268	240	1495	—	610	137	52 750	614 300	2733	164	304	395	12	17ab u. c
57	—	648	—	—	—	1 420	32 620	90	6	7	4	—	- d
1350	155	189	—	—	89	5 986	172 258	429	30	45	83	—	- e
741	90	906	9	—	328	3 872	98 917	415	11	21	42	6	18
—	—	—	76	—	—	170	19 739	ca. 114	1	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
122	—	—	—	731	116	10 005	119 895*	933	283	in Kol. 363a	in Kol. 363a	6	21a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
in Kol. 353b	—	—	—	—	—	6 906	526 534	ca. 2000	13	95	—	—	22
69	—	637	409	1110	731	23 590	386 606	1327	117	101	5	—	23
—	35	259	—	609	2	1 226	20 788	580	3	1	—	2	24
457	—	77	—	—	154	17 829	492 458	1594	72	178	24	—	25
107	—	14	—	410	—	19 278	58 593	1114	136	92	18	—	26
124	—	218	—	—	100	14 661	523 813	1886	45	87	5	—	27ab c u. d
98	—	4	—	—	—	1 583	24 946	46	11	3	10	—	- e
692	12 399*	—	—	6893	—	22 138	165 380	8060	12	117	64	2415	28
1313	178	289	—	—	326	10 163	146 044	1069	65	70	97	17	29
47	—	—	—	—	—	1 316	38 200	207	3	22	2	—	30
—	—	—	—	—	65	438	9 327	62	1	9	—	—	31
362	—	—	2	—	17	4 804	185 714	1021	22	35	56	—	32
—	—	3	—	—	—	133	8 371	55	1	3	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
118	14 793	—	—	—	8398	34 298	636 477	3990	165	45	12	1575	35
553	—	176	—	—	19	14 029	220 404	736	29	164	20	—	36a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	7721	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	22	541	45 889	303	2	11	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	2 797	142	—	—	—	—	39

	346	347	348	349	350	351	352	353	
		Einnahme pro 1870.							
								Pensionen	
A. Deutsche Eisenbahnen.	Bestand am Schlusse des Jahres 1869.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
II. **Privatbahnen.** (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
40 a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Lpz. b. Halle-Kasseler	138 465	9052	30 956	5393	1200	39 616	86 217	12 810	8052
41 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche c. Stendal-Salzwedel	187 658	9753	10 681	1000	—	4821	26 255	11 460	3797
42 Niederschlesische Zweigbahn	48 039	2175	1571	1500	—	92	5 338	923	480
43 Nordhausen-Erfurter	—	—	2714	612	24	99	3 449	—	—
44 Oberhessische	—	—	4404	2857	—	91	7 352	—	—
45 Ostpreußische Südbahn	29 849	1772	5419	3626	—	79	10 896	—	269
46 Pfälzische Eisenbahnen	263 437	13 411	19 548	11 386	—	596	44 941	3879	7073
47 Rechte Oder-Ufer-E.	41 497	2224	9666	2109	2320	253	16 572	180	263
48 Rheinische	419 897	22 273	49 010	8572	—	14 825	94 680	6899	4930
49 Taunus-E.	47 538	1955	1838	3429	—	417	7 639	4925	2406
50 a. Thüringische	370 115	16 785	13 290	67 780*	16 208	1730	115 793	7588	5293
b. Werra-E.	81 039	3548	4823	2400	1569	786	13 126	514	793
51 Tilsit-Insterburger	8 246	427	945	710	291	21	2 394	—	71
B. Oesterreichische Bahnen.									
52 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie b. südliche Linie	—	—	8406	2741	—	1244	12 391	—	—
53 Alföld-Fiumaner	164	—	2129	—	—	—	2 129	—	—
54 Aussig-Teplitzer	45 618	4539	4268	4145	4454	—	17 406	—	443
55 Böhmische Nordbahn	11 172	415	4473	—	—	173	5 061	—	344
56 Böhmische Westbahn	67 438	3426	11 855	—	1388	—	16 669	2096	in Kol. 353a
57 Brünn-Rossitzer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Buschtěhrader	56 446	5766	4066	5351	4267	—	19 450	4634	in Kol. 353a
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-B.	329 761	12 734	26 643	6667	9060	534	55 638	413	3039
61 Graz-Köflacher	20 360	1476	1 977	1333	298	11	5 095	—	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordb.	1 430 030	103 890	75 187	98 667	114 797	—	392 541	42 880	36 282
b. Mährisch-Schles. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	9 184	713	12 888	—	—	218	13 819	—	230
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn b. Lamb.-Gmund. c. Pferdebahn	476 752	28 910	29 942	14 972	—	2402	76 226	490	2430
65 Kaschau-Oderberger	—	67	3749	—	—	133	3 949	—	—
66 Kronprinz-Rudolf-Bahn	—*	231	13 339	—	1501	159	15 230	—	120
67 a. Lemberg-Czernowitzer b. Czernowitz-Suczawaer c. Rumänische Linie	74 369	13 442	35 241	8000	—	782	57 465	—	254
68 Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	1 522 233	96 822	83 867	33 040	57 029	807	271 565	28 499	20 470
70 I. Siebenbürger	19 630	1782	13 875	13 875	5714	384	35 630	—	230
71 Südbahn und Tiroler	672 058	40 527	81 866	27 555	—	3281	153 229	19 069	in Kol. 353a
72 Süd-Norddeutsche	82 886	5309	9552	—	—	450	15 311	3347	660
73 Theiß-Bahn	277 093	15 713	27 097	—	2106	—	44 916	265	3428
74 Turnau-Kralup-Prager	18 071	1053	2344	1185	—	18	4 600	—	82
75 Ungarische Ostbahn	—	109	5033	3393	—	280	8 815	—	—
C. Fremdländische Bahnen.									
76 Niederländische Staats-E.	—*	—	9244	1425	—	1537	12 206	—	—
77 Grand Central Belge	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79 Niederländische Rhein-E.	86 083*	3706	—	—	—	20 741	24 447	—	—
80 a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	256 960	10 770	18 415	5556	4768	3984	43 493	2145	3828

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1870.									Im Jahre 1870 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungs-gelder.	Temporaire Unter-stützungen.	Zurück-erstattete Beiträge.	Cours-verlust bei Werth-papieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreib-kosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1870.	Zahl der Bethei-ligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Er-ziehungs-gelder.	temporaire Unter-stützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	860	—	—	162	21 884	202 798	1241	119	123	—*	—	40
194	—	336	—	495	10	16 292	197 621	1298	99	69	14	—	41
196	—	202	—	—	9	1 810	51 567	164	8	14	18	—	42
—	—	16	—	—	27	43	3 406	195	—	—	—	—	43
—	—	95	—	—	285	380	6 971	130	—	—	—	—	44
—	—	260	2501	—	4	3 034	37 711	381	—	8	—	—	45
in Kol. 353b	294	—	—	—	137	11 383	296 995	1428	26	97	157	—	46
171	—	491	—	—	49	1 154	56 915	758	4	7	10	—	47
892	1494	786	—	20549	221	35 771	478 806	3225	92	141	145	264	48
215	—	—	—	—	—	7 546	47 631	181	27	40	3	—	49
76	—	69	—	—	157	13 183	472 725	1103	66	85	6	—	50a
27	—	70	56	—	51	1 511	92 654	390	8	20	2	—	- b
in Kol. 353b	—	150	—	—	—	221	10 419	79	—	1	1	—	51
—	—	—	—	—	—	—	12 391	426	—	—	—	—	52
—	—	59	—	—	—	59	2 234	78	—	—	—	—	53
173	—	—	—	—	—	616	62 408	169	—	2	3	—	54
—	—	—	—	—	3	347	15 886	265	—	2	—	—	55
261	134	378	—	—	—	2 869	81 238	412	5	5	3	3	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
i. K. 353a	—	—	—	—	—	4 634	71 262	346	32	i. K. 363a	4	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
186	282	—	—	—	899	4 819	380 580	1101	5	20	6	5	60
—	—	6	—	—	—	6	25 449	88	—	—	—	—	61
2013	—	2645	—	—	—	83 820	1 738 751	2511	132	210	15	—	62a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	50	—	—	—	36	316	22 687	339	—	1	—	1	63
196	—	2149	—	—	—	5 265	547 713	1194	1	17	4	—	64
—	40	110	—	366	—	516	3 433	—	—	—	—	—	65
—	—	49	—	—	—	169	15 161	423	—	1	—	—	66
i. K. 353b	618	—	—	—	288	1 160	130 674	ca. 1124	—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
1145	570	3934	—	1052	—	55 670	1 738 128	1644	106	132	17	2	69
—	154	231	—	—	—	615	54 645	369	—	1	—	3	70
—	—	12 149	i. K. 356	—	—	31 218	794 069	1318	202	i. K. 363a	—	—	71
—	—	37	103	—	—	4 147	94 050	497	15	5	—	—	72
—	345	—	—	—	—	4 038	317 971	860	6	23	—	3	73
—	233	354	—	—	2	671	22 000	154	—	1	—	3	74
—	20	9	—	416	12	457	8 358	237	—	—	—	—	75
—	1105	—	—	3472	981	5 558	6 648	2777	—	—	—	200	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
—	9390	—	—	—	—	9 390	101 140	—	—	—	—	41	79
959	38	1672	—	—	647	9 289	291 164	1450	15	57	90	1	80

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1870.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung umfaßte ult. 1870 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Rastatt, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . 55,02 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a) von Mannheim nach dem Rheinhafen	0,39	"
welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, und von Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke (zum Anschlusse an die Pfälzischen Bahnen)	0,14	"
b) von Mannheim nach Carlsruhe (Rheinbahn), eröffnet am 4. August 1870 . . .	8,22	"
c) „ Heidelberg über Meckesheim, Mosbach, Osterburken, Königshofen und Lauda nach Würzburg	21,13	"
d) von Meckesheim über Rappenau nach Jagstfeld (4,82 Meilen), nebst der Abzweigung von Rappenau nach der Saline Rappenau (0,14 Meilen)	4,96	"
e) von Königshofen nach Mergentheim	0,96	"
f) „ Lauda über Hochhausen nach Wertheim	4,17	"
g) „ Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17	"
h) „ Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke — Carlsruher Rheinbahn) .	1,29	"
i) „ Rastatt nach Gernsbach	1,96	"
k) „ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden).	0,56	"
l) „ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85	"
m) „ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn)	4,40	"
n) „ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn).	0,42	"
o) „ Basel nach Schopfheim (Wiesenthalbahn)	2,65	"
p) „ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23	"
q) „ Radolfzell nach Stockach (2,31 Meilen) nebst der am 3. Februar 1870 eröffneten Fortsetzung nach Meßkirch (2,76 Meilen)	5,07	"
r) von Singen über Engen und Donaueschingen nach Villingen	8,29	"
zusammen	127,27	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Rheinbahn (ad 2 b aufgeführt) und der Strecke Stockach-Meßkirch (ad 2 q) . . . . 122,26 "

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr, von Basel nach Schopfheim und von Rastatt nach Gernsbach sind von Privat-Unternehmern erbaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den 4 Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

Mit der Eröffnung der Strecke Osterburken-Würzburg (1. November 1866) ist die von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung erbaute Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg (3,26 Meilen) gegen den in Kol. 263 der Tabellen aufgeführten Pachtzins in Betrieb übernommen worden.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1870 wurden beschafft: 10 Lokomotiven für Personenzüge und 8 für Güterzüge. Aus Mitteln des Betriebs-Etats wurde ein Gepäckwagen in einen bedeckten Güterwagen umgebaut.

V. **Betrieb.** Die kriegerischen Ereignisse haben auf den Betrieb der Badischen Eisenbahnen einen ganz wesentlichen Einfluß ausgeübt.

Alsbald nach Ausbruch des Krieges mußte auf den Bahnstrecken Rastatt-Offenburg-Hausach, Appenweier-Kehl und Oos-Baden in Folge einer aus militairischen Gründen vorgenommenen Zerstörung verschiedener Bahnstellen der Betrieb auf 3 Wochen eingestellt und auf den Bahnstrecken Würzburg-Heidelberg, Jagstfeld-Meckesheim und Heidelberg-Mannheim behufs der Beförderung der im Aufmarsch begriffenen beiden Bayerischen und mehrerer Norddeutschen Armeecorps der regelmäßige Dienst auf die Dauer von nahezu 3 Wochen auf einen Zug in jeder Richtung beschränkt werden, während die auf militairische Anordnung erfolgte Sprengung der Rheinbrücke bei Kehl eine Unterbrechung der Schienenverbindung Kehl-Straßburg von 4 Monaten und die aus gleicher Veranlassung erfolgte Abfahrung der Eisenbahn-Schiffbrücke bei Maxau eine Unterbrechung der direkten Verbindung Maxau-Maximiliansau von 2 Wochen zur Folge hatte.

Auch auf der Strecke Offenburg-Freiburg-Basel mußte im weiteren Verlaufe des Krieges, veranlaßt durch Bedrohungen von Französischer Seite, der Betrieb auf einige Tage eingestellt und das Material auf weniger exponirte Strecken geschafft werden.

Im Uebrigen hat sowohl auf den vorerwähnten, als auch auf den anderen Strecken der regelmäßige Dienst zwar keine Unterbrechung erfahren, jedoch mußte in Folge sehr bedeutender Transportleistungen für militairische Zwecke die Zahl der Züge gegenüber anderen normalen Verkehrsjahren reduzirt und namentlich auch der Güterverkehr zeitweise auf die Beförderung von Eilgütern beschränkt werden.

Vom Beginn des Krieges bis zum Schlusse des Jahres 1870 wurden auf den Badischen Bahnen, und zwar hauptsächlich auf den Linien Würzburg-Heidelberg, Jagstfeld-Meckesheim, Mannheim-Schwetzingen-Carlsruhe, Heidelberg-Carlsruhe, Mühlacker-Maxau und Carlsruhe-Kehl bezw. Müllheim außer einer sehr großen Anzahl kleinerer Transporte von Truppen, Verwundeten und Kranken, Personal der freiwilligen Krankenpflege, Armee-Material, Verpflegungs-Gegenstände und Gefangenen in den gewöhnlichen Zügen im Ganzen 1478 Extrazüge für militairische Zwecke (Truppen-, Sanitäts-, Gefangenen-, Kriegsmaterial-, Proviant-, Fuhrpark- und Leerzüge) befördert.

Bezüglich der militairischen Transporte, welche die Strecke Friedrichsfeld-Mannheim transitirten, wird auf die dessfallsigen Aufzeichnungen der Main-Neckar-Bahn verwiesen.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Hierüber ist das Nähere in den Jahrgängen 1864 und 1869 der Statistik S. 167 u. 168 enthalten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1870 waren im Bau begriffen die Strecken von Hausach bis Villingen und von Freiburg nach Breisach. Projektirt sind die Strecken von Heidelberg nach Speyer, von Schwackenreuthe bis Pfullendorf, von Meßkirch bis Mengen und von Krauchenwies bis Sigmaringen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 12 Mitgliedern fungiren 3 ausschließlich und 3 zur Hälfte für die Postverwaltung, 4 auch für die Telegraphen-Verwaltung.

10b. Dies ist die Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg. (Siehe ad II dieses Berichts.)

13. Doppelgeleisig sind die Strecken der

Hauptbahn von Mannheim bis Friedrichsfeld	1,19 Meilen,
„ „ Heidelberg bis Basel	33,37 „
„ „ Beringen bis Schaffhausen	0,89 „
Zweigbahn von Mannheim (Bahnhof) bis Mitte der Rheinbrücke	0,15 „
„ „ Heidelberg bis Meckesheim	2,62 „
„ „ Königshofen bis Lauda	0,33 „
„ Durlach-Wilferdingen-Pforzheim-Mühlacker	5,17 „
„ Appenweier-Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85 „
zusammen	45,57 Meilen.

85. Das Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1870 ... 73 477 707 Thlr., und zwar 69 310 950 Thlr. bis Ende 1869 und 4 166 757 Thlr. für die im Jahre 1870 eröffneten Strecken.

Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 4 166 757 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, d. i. 2 359 606 Thlr., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kol. 85 aufgeführte Summe von 71 670 556 Thlrn.

86. Diese Durchschnittssummen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 73 477 707 Thlrn. berechnet.

122. Die vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten Meilen sind hier nicht aufgenommen, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

138—153. Die hier aufgeführten Summen der zurückgelegten Achsmeilen sind nur annähernde, da dieselben nicht vollständig festgestellt werden konnten.

168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht.

209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Aversional-Summe.

230 u. 248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

346—365. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad VI dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 u. 1869 Seite 167 u. 168.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1868 der Statistik S. 151 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

A. Die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . 74,85 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . . 0,49 „

b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „

(Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 Meilen ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)

B. Die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Grenze bei Kahl . . . 27,39 „

C. Die Maximiliansbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . 39,77 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Rosenheim bis zur Tyroler Grenze bei Kufstein 4,25 „

b) von Freilassing nach Reichenhall . . . . . . 1,96 „

zusammen . . . . . . 45,98 „

D. Die Linie München-Ingolstadt-Treuchtlingen-Gunzenhausen . . . . 21,99 „

(von welcher die 6,96 Meilen lange Strecke Ingolstadt-Treuchtlingen am 12. April 1870 dem Betriebe übergeben worden ist)

und von Treuchtlingen nach Pleinfeld . . . . 2,44 „

E. Die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . . 11,79 „

nebst der Fortsetzung von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Grenze gegen Baden . . . . 2,51 „

F. Die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . . 13,55 „

G. Die Strecke von Miesbach nach Schliersee (Fortsetzung der Zweigbahn Holzkirchen-Miesbach) 0,99 „

zusammen 202,23 Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1) von der Ludwigs-Südnordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . 1,54 Meilen, an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . 0,49 „ an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . 1,05 „ nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von 2,17 „ an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft;

3) die Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Badischen Grenze von . . . . 2,51 „ an die Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

zusammen . . . . . 7,76 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . 194,47 Meilen.

Dagegen waren gepachtet:

1) folgende Zweigbahnen:

a) von Pasing über Starnberg und Tutzing nach Peißenberg . . . . 6,97 Meilen,

b) „ Tutzing nach Penzberg . . . . 3,02 „

c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . 2,77 „

zu übertragen 12,76 Meilen, 194,47 Meilen.

Vor der Station Lübeck befindet sich, als zum Bahngebiet der Friedrich-Franz-Eisenbahnen gehörend, nur ein Rangirbahnhof für die Güterzüge, nebst einer Verbindungsbahn, welche die direkte Ueberführung sowohl der Güterzüge als auch sonstiger direkter Züge von und nach der Lübeck-Hamburger Bahn gestattet, ohne den an der Stadt Lübeck belegenen Bahnhof zu berühren. Für den gesammten übrigen Verkehr der Friedrich-Franz Eisenbahnen wird der Bahnhof der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft vertragsmäßig mitbenutzt, es besorgt auch das dort stationirte Personal jener Gesellschaft die Geschäfte für beide Bahnen. Die Kosten der Station Lübeck fallen daher auch beiden Bahnen gemeinschaftlich zur Last und werden pro rata der gesammten Verkehrsbewegung auf derselben alljährlich repartirt, jedoch selbstredend pro 1870 nur auf das zweite Semester.

Auch auf der Station Hagenow (Uebergangspunkt der Berlin-Hamburger Eisenbahn) ist das Betriebs-Personal ein gemeinschaftliches, zu dessen Besoldung beide betheiligte Bahnen nach vereinbarten Sätzen beizutragen haben. Für die theilweise Mitbenutzung der zur Berlin-Hamburger Bahn gehörenden Bahnhofs-Anlagen wird außerdem eine jährliche Miethe an dieselbe gezahlt.

Auf den Betrieb der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahnen pro 1870 ist der Krieg nicht ohne nachtheiligen Einfluß gewesen, indem die stattgehabten umfangreichen Militair-Transporte den übrigen Verkehr mehr oder minder beeinträchtigt, auch bewirkt haben, daß die fahrplanmäßigen Züge zeitweise sistirt werden mußten. Eine spezielle Darstellung dieser Einwirkungen ist wegen der stattgehabten Vereinigung resp. Eröffnung verschiedener Bahnen unthunlich. Ferner wird bemerkt, daß eine Anzahl Betriebs-Beamte zur Dienstleistung auf dem Kriegsschauplatze entsendet, auch ein Theil der Transportmittel zu Kriegszwecken abgegeben ist.

III. **Bahn-Anlagen.** In Folge der Erbauung der Bahnstrecke von Kleinen nach Lübeck und wegen Unzulänglichkeit der Stations-Anlagen wurde der Bahnhof Kleinen einem gänzlichen Umbau unterzogen. Es wurde ferner die Strecke von Güstrow nach Bützow mit ganz neuem Oberbau versehen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Außer dem Anlage-Kapitale der früheren Mecklenburgischen Bahn von 6 298 000 Thlrn. ist ein bestimmtes Anlage-Kapital nicht concessionirt. Die übrigen Verwendungen haben auf Grundlage der Bauanschläge und dem Bedürfnisse nach aus der Großherzogl. Mecklenburgischen Renterei stattgefunden, wobei zu den Angaben sub Kol. 76—84 bemerkt werden muß, daß dieselben wegen der noch nicht geschlossenen Baurechnung für die Bahnstrecke Lübeck-Kleinen nur approximativ angegeben werden können und deren nähere Feststellung zur Zeit noch vorbehalten bleiben muß.

78a. In dieser Summe sind auch die Ausgaben für die Herstellung der Böschungen und Futtermauern auf der Bahnstrecke Lübeck-Kleinen enthalten.

87. Von dem Anlage-Kapitale der früheren Mecklenburgischen Bahn bestanden in Stamm-Actien 4 350 000 Thlr., in Prioritäts-Obligationen 1 600 000 Thlr. und in Schuldverschreibungen zweiter Priorität 348 000 Thlr., welche beim Ankauf der Bahn von der Großherzogl. Mecklenburgischen Regierung übernommen worden sind. Das Stamm-Aktien-Kapital ist demnächst in die 3½ procentige Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinsche Eisenbahn-Anleihe de 1870 umgewandelt worden. Sämmtliche Anleihen unterliegen der Amortisation, worüber die Eisenbahn-Verwaltung jedoch die Rechnungslegung nicht zu besorgen hat.

113—118. Die Anschaffungskosten der Transportmittel beziehen sich auf die beiden älteren Bahnen. Für die Bahnstrecke Lübeck-Kleinen sind außerdem 420 962 Thlr. aus dem Baufonds für Betriebsmittel zur Verwendung bestimmt, worüber der nähere Nachweis erst später gegeben werden kann.

121 u. 122. Die Lokomotiven der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahnen befördern die planmäßigen und Extra-Züge auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Bahnstrecke von der Landesgrenze bis Straßburg (siehe ad II dieses Berichts) und haben auf derselben zurückgelegt:

vor Schnellzügen 505 Meilen, vor Personenzügen 564 Meilen, vor gemischten Zügen 505 Meilen, als vorgelegte Reserve-Maschinen 42 Meilen und leer 67 Meilen, zusammen 1683 Meilen, davon Nutzmeilen 1616,

welche in den Kol. 121a, b, d, e u. g mitenthalten sind.

Bei allen auf Leistungen, Verbrauch ꝛc. der Lokomotiven bezüglichen Angaben sind daher 121 429 Nutzmeilen, bei den die Verkehrs- und Finanz-Ergebnisse tangirenden dagegen 11 ,813 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

154 u. 155. Wegen der Vereinigung von bisher getrennten Bahnen haben die Notizen über die Leistungen der Achsen und Reifen eine Unterbrechung erlitten und werden diese erst später wieder aufgenommen werden.

166b. Freigewicht auf Gepäck wird bis zu 50 Pfd. für jedes Billet der ersten drei Wagenklassen gewährt. Ein Notirung desselben findet jedoch nicht statt.

240. Hierin sind auch die Kosten der Wasserhebung der Lokomotiven enthalten.

285—296. Eine Vergleichung der Bahnlänge, des Verkehrs und des Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil eine solche Vergleichung bei der Vereinigung getrennter Bahnen und der stattgehabten Eröffnung einer neuen Bahnstrecke zu vollständig falschen Schlüssen führen würde. (Siehe auch ad I u. II dieses Berichts.)

346—365. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf die Pensionskasse der Beamten der vormaligen Mecklenburgischen Eisenbahn, welche bei dem Uebergange dieser Bahn in den Besitz der Großherzogl. Mecklenburgischen Regierung von derselben größtentheils mitübernommen worden sind.

4. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim** (1,24 Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 145, sowie die vorhergehenden Jahrgänge nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b, u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,63 Meilen und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 Meilen (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

211a. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eil- und Frachtgüter, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Kol. 208, 210, 211, 212, 214b, u. c und 216 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

5. Großherzogl. Oldenburgische Staats-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

1) die Oldenburg-Bremer Bahn	5,89	Pr. Meilen,
2) die Oldenburg-Leerer Bahn	7,28	„ „
3) Die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn	6,95	„ „
zusammen	20,12	Pr. Meilen.

Von der Oldenburg-Bremer Bahn sind 5,324 Meilen auf Rechnung des Oldenburgischen Staats erbaut. Der übrige Theil derselben (incl. der Weserbrücken) ist unter Benutzung der von der Station Bremen nach der Weser abzweigenden s. g. Weserbahn von Bremen ausgeführt und an Oldenburg gegen Verzinsung und Amortisation eines entsprechenden Theils der Anlage-Kosten, sowie gegen Uebernahme der bezüglichen Unterhaltungskosten zur Ausführung des Betriebes überlassen.

Der Betriebsdienst wird auf der Station Bremen von den Beamten der Hannoverschen Staatsbahn für die Oldenburgische Verwaltung mit versehen.

Die Strecke Oldenburg-Leer ist Eigenthum des Oldenburgischen Staats. Auf der Station Leer wird der Oldenburgische Betriebsdienst von Seiten der Beamten der Westfälischen Bahn mit versehen.

Die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn ist Eigenthum des Preuß. Staats. Den Betrieb führt vorläufig der Oldenburgische Staat, welcher als Ersatz für die Betriebskosten von der Brutto-Einnahme 6000 Thlr. pro Meile und von dem Reste 50 Proc. erhält, wenn die Brutto-Einnahme pro Meile bis zu 20 000 Thlr. beträgt. Von dem, was die Brutto-Einnahme mehr als 20 000 Thlr. pro Meile beträgt, wird dieser Antheilssatz zu 40 Proc. berechnet.

II. **Industrielle Anlagen.** Auf dem Centralbahnhofe Oldenburg befindet sich eine Maschinen- und Wagen-Reparatur-Werkstatt, in welcher durchschnittlich 86 Arbeiter beschäftigt wurden, welche an Arbeitslohn 14 929 Thlr. empfangen haben. Auf demselben Bahnhofe ist außerdem eine Schwellen-Präparir-Anstalt eingerichtet.

III. **Betrieb.** In Folge der durch die Kriegsereignisse veranlaßten Beförderung von Militairzügen sind folgende Störungen des regelmäßigen Personen- und Güter-Verkehrs eingetreten:

Es sind ausgefallen: am 25. Juli 1 Personenzug, am 26., 27. und 28. Juli je 8, zus. 24 Züge; am 29. Juli wurde der regelmäßige Verkehr vollständig eingestellt, es fielen aus 12 Züge, desgl. am 30. Juli 5 u. am 31. Juli 4, zusammen 46 Personenzüge. Außerdem wurden in Rücksicht auf die Abnahme des Güterverkehrs in der Zeit vom 23. Juli bis 15. August täglich 2, zusammen also 48 Güterzüge eingestellt, so daß im Ganzen 94 Züge ausgefallen sind. Während der Einstellung der Personenzüge wurde für die Beförderung von Passagieren in den Militair-Extrazügen möglichst Sorge getragen.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Die sich für das Jahr 1870 ergebenden statistischen Resultate dürften auf Genauigkeit keinen Anspruch machen können, da zum Transport von Personen (Militair) Güterwagen in umfangreichem Maaße benutzt sind.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Eine auf Beiträgen des Eisenbahn-Dienst-Personals beruhende Pensionskasse besteht nicht, vielmehr werden die Eisenbahn-Beamten in Beziehung auf ihre Pensions-Ansprüche wie die übrigen Staatsdiener behandelt.

Dagegen besteht eine Unterstützungskasse für das Eisenbahn-Dienstpersonal, welche am Schlusse des Jahres 1870 ein Vermögen von 6150 Thlr. angesammelt hatte. Außerdem bestehen Krankenkassen für das Maschinen- und Werkstätten-Personal, sowie für das übrige Betriebs-Dienstpersonal, welche neben freier Arzuei und ärztlicher Hilfe auch Verpflegungs-Beiträge gewähren.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

130c u. 134c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden verbraucht: Steinkohlen	4 696	Ctr.,
Torf 112 889 Ctr. (2 Ctr. Torf = 1 Ctr. Kohlen) =	56 445	„
zusammen	61 141	Ctr.

oder 117,5 Pfund pro Nutzmeile.

196—200. Der Privat-Depeschen-Verkehr ist im Juli 1870 eröffnet.

256—261. Hierin sind auch die sämmtlichen Kosten der Betriebs-Inspektion, sowie der Maschinen-, Material- und Werkstätten-Verwaltung enthalten.

270—276. Der in Kol. 268a nachgewiesene Ueberschuß von 271 474 Thlrn. ist in folgender Weise verwendet:

a) Zur Verzinsung ꝛc. der von Bremen hergestellten Anlagen . . . . 30 386 Thlr.
b) Entschädigung für den Betrieb der Wilhelmshafen-Oldenburger Eisenbahn . . . . 44 143 „
c) Entschädigung für die Benutzung sonstiger Bahnanlagen . . . . 7 301 „
d) Für Ergänzung des Betriebsmaterials sind reservirt . . . . 10 000 „
e) Der Rest von . . . . 179 644 „

ist der Großherzogl. Oldenburgischen Landeskasse überwiesen.

Die vom Oldenburgischen Staate für die im Betriebe befindlichen Linien verausgabten Anlage-Kosten betrugen am Schlusse des Jahres 1870 etwa 2 646 000 Thlr. Es sind demnach 6,8 Proc. dieser Anlagekosten an die Landeskasse abgeliefert worden.

6. Bebra-Hanauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eisenbahn ist Eigenthum des Staats und wird von der „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion in Kassel" verwaltet.

Dieselbe verwaltet bis auf Weiteres auch die Hessische Nordbahn für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und leitet den Bau des Preußischen Antheils der Zweigbahn von Elm nach Gemünden, auch führt sie die Geschäfte des Rheinisch-Thüringischen, des Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen und des Hannover-Thüringisch-Bayerischen Eisenbahn-Verbandes.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Bau des definitiven Empfangsgebäudes auf Station Bebra wurde im Jahre 1870 vollendet. Auf Station Neuhof wurde das 2. u. 3. und auf Station Burghaun das 2. Geleis verlängert. Die Station Hanau erhielt ein 5. und die Station Gelnhausen ein 4. Geleis. Letztere Station wurde durch den Anschluß der Oberhessischen Bahnlinie Gießen-Gelnhausen Uebergangsstation. Der Stations- und Expeditionsdienst für die Oberhessische Bahn wird durch Beamte der Bebra-Hanauer Eisenbahn mitversehen.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Bahn besitzt eine Haupt-Reparatur-Werkstätte zu Fulda und zwei Nebenwerkstätten zu Bebra und Hanau. In den Werkstätten wurden durchschnittlich täglich 141 Arbeiter beschäftigt, welche zusammen 31 764 Thlr. Lohn erhalten haben. Die Kosten der fertig gestellten Arbeiten betragen 71 667 Thlr.

IV. **Betrieb.** Der ausgebrochene Krieg machte es zur Nothwendigkeit, daß mit dem 21. Juli 1870 der Güterverkehr und mit dem 24. deff. Monats der Personenverkehr eingestellt wurde. Täglich gingen in der Richtung Bebra-Hanau 12 beladene Militair- und in der Richtung Hanau-Bebra 12 leere Wagenzüge. Successive reducirte sich die Zahl der Militairzüge und traten damit Erweiterungen der Verkehrs-Verhältnisse ein. Ueberhaupt befördert sind 749 Militairzüge.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Da zu den Militair-Transporten größtentheils Güterwagen benutzt worden sind und die Aufzeichnungen über die Leistungen nicht getrennt gehalten werden konnten, so würden Ermittelungen über die Ausnutzung der verschiedenen Wagen-Kategorien keinen Werth haben.

VI. **Personen-Verkehr.** Es sind Rundreise-Billets nach dem Rheine ꝛc. für alle 3 Wagenklassen mit einer 14 tägigen Gültigkeitsdauer, einer Fahrpreis-Ermäßigung von 5 Proc. der Schnellzugspreise und mit Gewährung von 50 Pfd. Freigepäck, sowie Kinderbillets mit dem Einheitssatz von 1½ Sgr. pro Person und Meile eingeführt worden.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions-Kasse (Kolonne 346 — 365 der Tabellen) besteht seit dem 1. Oktober 1868 eine Krankenkasse für die Werkstätten-Arbeiter, zu welcher 196 Mitglieder gehören und welche ult. 1870 ein Vermögen von 819 Thlrn. besaß.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Zur Verbindung der Bebra-Hanauer mit der Bayerischen Staatsbahn wird zwischen Elm und Gemünden eine Zweigbahn von Preußen und Bayern gebaut. Der auf Preußischem Hoheitsgebiet auszuführende Theil hat eine Länge von 3,11 Meilen, deren Baukosten sind zu 3 000 000 Thlr. veranschlagt. Bis Ende 1870 sind von den auf 565 460 Schachtruthen veranschlagten Erdmassen 418 686 Schachtruthen bewegt, von dem Planum 27 860 Fuß und von dem auf 10 534 Schachtruthen angenommenen Mauerwerk 8651 Schachtruthen hergestellt worden. An Tunnel-Arbeiten sind 10 256 Schachtruthen Felsenarbeit und 1726 Schachtruthen Mauerwerk geleistet worden. Die Fertigstellung der Bahn wird Mitte 1872 erfolgen.

Der Bau einer Eisenbahn von Hanau über Offenbach nach Frankfurt a. M. ist inzwischen genehmigt und sind die Arbeiten in Angriff genommen worden.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Neuhof bis Salmünster.

84. Hierin sind 1 130 512 Thlr. enthalten, welche vorschußweise verausgabt sind und auf die einzelnen Titel noch nicht vertheilt werden konnten.

121b. Hierin sind 11 210 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven vor Militair-Extrazügen zurückgelegt haben.

121h. Außerdem haben die Lokomotiven der Bebra-Hanauer Bahn 2139 Meilen auf fremden Bahnen zurückgelegt.

122. Diese 2975 Meilen sind von fremden Locomotiven auf der Bebra-Hanauer Bahn zurückgelegt worden.

123b u. 124b. Unter den in Kol. 123b aufgeführten Zügen befinden sich 749 Militair-Extrazüge, welche durchschnittlich 98,88 Achsen stark waren.

161. Dies sind die Kinder, welche auf Billets IV. Klasse in der III. Klasse befördert sind.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge.

178a. Hierunter befinden sich 22 217 Militair-Pferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

185b. Die hier aufgeführten Centnermeilen beziehen sich auf die Equipagen und Militair-Fahrzeuge, die von den Eisenbahn-Fahrzeugen zurückgelegten Centnermeilen werden nicht notirt.

268. Hierunter befinden sich 2441 Thlr., welche als Restausgabe pro 1870 auf das Jahr 1871 übertragen worden sind.

277 2c. u. 281 2c. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	1050 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	6484 „
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	5023 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	9192 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds 15 561 Thlr. gezahlt worden sein.

286—294. Die hier notirten Steigerungen des Verkehrs, der Einnahmen, Ausgaben und des Ueberschusses originiren der Hauptsache nach aus den umfangreichen Militair-Transporten.

7. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** hat sich im Jahre 1870 um die am 10. Oktober eröffnete Strecke Herzberg-Osterode von 1,737 Meilen erweitert und umfaßte folgende Strecken:

1) von Hannover über Lehrte bis zur Braunschweigischen Grenze	5,585 Meilen,
2) von Lehrte über Celle, Uelzen und Lüneburg nach Harburg	20,513 „
mit der Zweigbahn von Lüneburg nach Hohnstorf	2,169 „
3) von Hannover über Wunstorf nach Minden	8,551 „
4) von Wunstorf über Verden und Bremen (13,514 M.) nach Geestemünde (Bremerhaven) mit der Abzweigung von Burg-Lesum nach Grohn-Vegesack	22,990 „
5) von Löhne über Osnabrück nach Rheine	12,514 „
6) von Hannover über Nordstemmen, Kreiensen, Northeim und Göttingen nach Kassel	22,067 „
mit den Zweigbahnen Nordstemmen-Hildesheim und Hildesheim-Lehrte	4,846 „
7) von Northeim über Herzberg nach Nüxei (Grenze)	5,857 „
nebst der am 10. Oktober 1870 eröffneten Zweigbahn von Herzberg nach Osterode	1,737 „
8) von Göttingen nach Arenshausen	2,669 „
9) von Goslar nach Vienenburg	1,744 „
zusammen	111,243 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 7 aufgeführten Zweigbahn Herzberg-Osterode . . . . . 109,877 „

Der Betrieb auf der Zweigbahn Goslar-Vienenburg von 1,744 Meilen ist von der Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung in der Weise übernommen, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung eine Vergütigung für den Betriebsdienst erhält.

Dagegen hat die Hannoversche Verwaltung behufs Verbindung der ad 3 und 5 aufgeführten Linien den **Mitbetrieb** auf der, der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke Minden-Löhne von 2,730 Meilen.

Sie leitet ferner den Betrieb auf der vom Staate Bremen angelegten Strecke vom Bremer Hauptbahnhofe bis zum Weserbahnhofe daselbst von . . . . . 0,187 Meilen
und der, der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke von Nüxei (Grenze) bis Nordhausen von 3,303 Meilen für Rechnung dieser Gesellschaft.

Der Fahrbetrieb erstreckt sich mithin auf 111,243 — 1,744 + 2,730 + 0,187 + 3,303 = . 115,719 Meilen
beziehungsweise im mittleren Jahresdurchschnitte auf . . . . . 114,353 Meilen,
welcher den Durchschnittsberechnungen Kol. 92, 97b, 99a, 101b, 103b, 110, 113b, 114b, 115b, 116b, 150b, 151b, 152b u. 153b zu Grunde gelegt ist.

II. Ueber die **Eigenthums- und Betriebs-Verhältnisse** sind in den Jahrgängen 1868 und 1869 der Statistik (S. 158 u. 176) nähere Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

Die Herauszahlungen an Schaumburg-Lippe, Köln-Minden und Bremen, als Mitbesitzer einiger Bahnstrecken, haben im Jahre 1870 insgesammt 764 788 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Im Jahre 1870 wurde auf einer 0,216 Meilen langen Strecke von Kreiensen in der Richtung nach Freden das zweite Geleise hergestellt und dem Betriebe übergeben.

b) **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Der Umbau der Fuhsebrücke bei Peine wurde vollendet, außerdem wurde bei 17 Brücken der bisherige Holzoberbau durch Eisenconstructionen und bei einer derselben durch ein massives Gewölbe ersetzt. An Stelle der alten Hahnfluthbrücke östlich vom Bahnhofe Osnabrück ist wegen einer durch den Bau der Venlo-Hamburger Bahn erforderlich gewordenen Geleissenkung eine neue eiserne Ueberbrückung à conto der genannten Bahn hergestellt worden. Außerdem wurde eine neue hölzerne Ueberführung über die Bahn für Fußgänger errichtet und das Holzwerk an einer anderen Brücke erneuert. Der Umbau von 4 Wege-Unterführungen wurde fast vollendet. Der Umbau einer Wärterbude und 9 Wärterwohnungen wurde vollendet und der Bau von 9 anderen in Angriff genommen.

c) **Stationsbauten.** Auf dem Centralbahnhofe Hannover wurde der Neubau des östlichen Flügels des Stationsgebäudes begonnen und im Rohbau größtentheils beendet, die Gasanlage wurde vergrößert und neben dem polygonalen Lokomotivschuppen Aufenthaltsräume und Schlafzimmer für Lokomotivführer und Heizer eingerichtet. Der Rangirbahnhof bei Hannover wurde bis auf eine Wege-Ueberführung vollendet.

Dienstwohngebäude für Beamte wurden theils erbaut, theils in Angriff genommen auf 29 Stationen und Haltestellen; desgleichen sind Badeanstalten für das Bahnpersonal in den Werkstattsgebäuden der Stationen Hannover und Göttingen hergerichtet.

Auf Station Göttingen ist ein Werkstattsgebäude und ein Eiskeller, in Minden und Wunstorf sind Kohlenschuppen erbaut. Auf der Haltestelle Seelze wurde das Stationsgebäude umgebaut und auf Station Celle der Umbau des Bahnhofes in Angriff genommen. In Kreiensen wurde eine große Drehscheibe und ein provisorischer Lokomotivstand angelegt, desgleichen auf vier Stationen neue Brunnen.

In Münden wurden die Arbeiten zum Umbau des Bahnhofes, behufs Anschlusses der Halle-Kasseler Eisenbahn, in Angriff genommen und zwischen Münden und Kassel eine neue Haltestelle „Kragenhof" angelegt. Auf dem Bahnhofe Osnabrück wurde der Bau der im vorigen Jahre begonnenen Wasserleitung beendigt, eine neue große Drehscheibe und ein großer Lastkrahn hergestellt.

Geleis-Erweiterungen — meist im Zusammenhange mit der bevorstehenden Einführung des Rechtsfahrens — wurden theils begonnen, theils ausgeführt auf fast sämmtlichen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn.

Auf den Stationen Nienburg, Verden und Northeim wurden die Wasserstationen vergrößert und die Anlagen von Löschgruben und freistehenden Wasserkrähnen in Angriff genommen.

d) **Telegraphen-Anlagen.** Auf der Bahnstrecke Hannover-Kassel wurde eine vierte Telegraphenleitung mit Einschaltung von 10 Stationen in dieselbe hergestellt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Hannoversche Staatsbahn besitzt an derartigen Anlagen:

1) Drei Haupt-Reparatur-Werkstätten in Hannover, Göttingen und Bremen mit 11 Filialwerkstätten auf anderen Stationen. In diesen Werkstätten werden hauptsächlich die Reparaturen des Lokomotiv- und Wagenparks, nebenbei auch Um- und Neubauten von Wagen ꝛc. ausgeführt. Es arbeiteten in denselben im Jahre 1870 zusammen 1312 Handwerker und 328 gewöhnliche Tagelöhner. Das Lohntagewerk berechnete sich im Durchschnitt auf 18 Sgr. 9,1 Pf. und das Accordtagewerk auf 28 Sgr. 6,4 Pf.

2) Drei Schwellen-Präparir-Anstalten in Hannover, Lehrte und Göttingen, in welchen sämmtliche zur Verwendung kommenden Bahnschwellen mit Zinkchlorid imprägnirt werden. Die Kosten der Imprägnirung stellen sich im Durchschnitt auf 2,37 Sgr. für eine Eichen-, 3,23 Sgr. für eine Kiefern- und 4,97 Sgr. für eine Buchenschwelle.

3) Zwei Coaksbrennereien in Osnabrück und Harburg, von denen die letztere zu Privatzwecken verpachtet, die erstere dagegen ebenfalls nur mit etwa der Hälfte (14 Stück) ihrer Oefen im Betriebe gewesen ist, nachdem durch die Verwendung der reinen Steinkohle der Verbrauch von Coaks zur Lokomotivfeuerung erheblich beschränkt wurde.

4) Eine Gasanstalt auf Station Hannover, welche lediglich die Beleuchtung des Bahnhofes vermittelt und im Jahre 1870 bei durchschnittlich 1789 Flammen 14 844 000 Cubikfuß Gas, 1000 Cbfß. engl. zu etwa 23⅓ Sgr. lieferte.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 durch Neubeschaffung resp. Umbau um 21 Lokomotiven, 5 Personen- und 55 Gepäck- und Güterwagen vermehrt, wogegen 3 Lokomotiven, 10 Personen- und 192 Gepäck- und Güterwagen in Abgang kamen.

VI. **Betrieb.** Bis zum Ausbruch des Krieges mit Frankreich hatte der Betrieb bei normaler Entwickelung aller Verkehrs-Verhältnisse keine Störungen erlitten. Diese traten dann mit den massenhaften Truppen-Transporten fast plötzlich und in solchem Umfange ein, daß zunächst in der Zeit vom 23. Juli bis 22. August neben den Militair-Extrazügen täglich nur ein allgemeiner Personen- resp. gemischter Zug in jeder Richtung zur Beförderung gelangen konnte. Später und bis zum Schluß des Jahres hat neben den fortwährenden Transporten von Kriegsgefangenen, Verwundeten und Kranken, Ersatztruppen und Kriegsmaterial jeder Art der frühere Personen- und Güterverkehr — wenn auch zeit- und streckenweise beschränkt — der Hauptsache nach wieder ausgeführt werden können.

Während dieser Zeit kamen in Wegfall auf der Strecke Minden-Braunschweig ein gemischter und ein Güterzug, auf der Strecke Hannover-Geestemünde zwei gemischte Züge und auf der Strecke Hannover-Kassel drei gemischte und zwei Güterzüge, während auf den übrigen Hauptstrecken die im ersten Semester bestandenen Züge vollständig wieder hergestellt werden konnten.

Große Schwierigkeiten für den Betrieb erwuchsen auch aus der starken Verminderung des Eisenbahn-Dienstpersonals und der Eisenbahn-Fahrzeuge, welche in großer Zahl zur Verwaltung occupirter Bahnen in Frankreich und Elsaß-Lothringen abgegeben werden mußten.

Zu Militairzwecken wurden im Ganzen befördert: 920 115 Personen, 120 342 Militairpferde, 12 437 Fahrzeuge und 166 534 Ctr. Effekten.

Außerdem kamen noch 113 941 Ctr. sogenannter Liebesgaben für im Felde stehende Truppen zur Beförderung.

VII. **Ausnutzung der Wagen.** Mit jeder Personenwagen-Achse wurden durchschnittlich 6,10 Personen befördert und brachte ein pro Meile 12 Sgr. 9,3 Pf.; jede Gepäck-, Güter- und Viehwagen-Achse war durchschnittlich mit 32,66 Ctr. belastet und brachte ein pro Meile 6 Sgr. 1,7 Pf.

VIII. **Personen-Verkehr.** Während des Krieges wurden die Wagen der IV. Klasse dem Privatverkehre entzogen und zu Truppen- resp. Sanitätszügen verwendet. Hieraus erklärt es sich, daß im Vergleiche zum Vorjahre in der IV. Klasse 735 799 Personen weniger, in der III. Klasse dagegen 215 615 Personen mehr befördert sind.

IX. **Güter-Verkehr.** Neue Tarife sind im Laufe des Jahres herausgegeben für den Nordwestdeutschen, den Schlesisch-Rheinischen und den Sächsisch-Westfälischen Verband, durch welche für verschiedene wichtigere Transport-Artikel Frachtermäßigungen eingeführt wurden. Auch in den übrigen Tarifen haben verschiedene Frachtermäßigungen stattgefunden.

X. **Genossenschafts-Kassen.** Der neben der Pensions- rc. Kasse bestehende s. g. Sterbekassen-Verein der Angestellten und Arbeiter der Bahn, welcher beim Todesfall jedes Mitgliedes den Hinterbliebenen eine Zahlung von 65 Thlrn. sichert, hatte ult. 1870 bei 5381 Mitgliedern ein Kapitalvermögen von 60 049 Thlrn.

XI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Minden-Braunschweigische Grenze (14,136 Meilen), Lehrte-Harburg (20,468 M.), Wunstorf-Bremen (13,396 M.) und Kreiensen-Münden (9,958 M.).

76. Hierin sind auch die Kosten der technischen Aufsicht und die Zinsen während der Bauzeit enthalten.

80a. Desgleichen hierin die Kosten der Wärterhäuser.

81. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich nur auf die Anlage-Kosten der Bahnhöfe und Haltestellen.

84. Dies sind die Kosten der Betriebs-Einrichtung.

85. Für die im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Eisenbahnen in einer Ausdehnung von 111,242 Meilen beträgt das verwendete Anlage-Kapital . . . . . . 56 941 184 Thlr.
Rechnet man hiervon ab die Antheile, welche von fremden Staaten resp. Gesellschaften verausgabt sind, und zwar:
1) vom Staate Bremen für die gemeinschaftlich erbaute Bahn von Wunstorf nach Bremen (mit Ausnahme einiger Bahnhöfe) und die Bremen-Geestebahn mit 6 085 156 Thlrn.
2) von Schaumburg-Lippe für die Erbauung der das Fürstenthum Bückeburg durchschneidenden Theile der Strecke Hannover-Minden von 3,219 Meilen mit . . . . 1 061 994 „
3) von der Köln-Mindener E.-G. für die 0,363 Meilen lange Strecke Lippesche Landesgrenze-Minden mit . . . . 1 370 851 „
zusammen . . . . . . 8 518 001 „
so verbleibt als Preußischer Antheil ein Anlage-Kapital (für 95,902 M.) von . . . . 48 423 183 Thlrn.
Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel hat auf den Preußischen Antheil desselben beschränkt werden müssen, indem die speziellen Verwendungen der fremdherrlichen resp. Köln-Mindener Antheile nicht bekannt sind.

86. Der Preußische Theil des verwendeten Anlage-Kapitals beträgt pro Meile Bahnlänge 504 918 Thlr. und pro Kilometer 67 027 Thlr. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Hannoversche Verwaltung noch $^{19}/_{22}$ Antheile an 36 Courierzug-Personenwagen, 12 combinirten Post- und Personen- und 27 Gepäckwagen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes.

128a. Das verbrauchte Quantum Coaks ist in Kol. 130c mitenthalten.

139. Dieser Durchschnittsberechnung liegen die durchschnittlich im Betriebe gewesenen 1150 Achsen zu Grunde.

165. Hierin sind 166 534 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

175a. Außerdem sind noch Eisenbahn-Baugüter (Erde, Kies rc.) in Arbeitszügen befördert worden, vor welchen die Lokomotiven 2190,87 Meilen zurücklegten. Das beförderte Gewichts-Quantum kann nicht angegeben werden.

177b. Außer den hier aufgeführten 322 Lokomotiven und Tendern sind noch 2406 Achsen Eisenbahnwagen befördert.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge.

178a u. b. Außerdem wurden noch 2931 Wagenladungen Pferde und 16 963 ½ Wagenladungen Rindvieh, Schweine und andere Thiere befördert.
Von den in Kol. 178a aufgeführten sind 120 342 Militair-Pferde.

182. Die in Kol. 165 mitaufgeführten 166 534 Ctr. Militair-Effekten haben 2 137 025 Centnermeilen zurückgelegt, welche hierin mitenthalten sind.

201e, 204 u. 215a. Von den hier aufgeführten Summen kommen auf Militair-Transporte: für Personen 271 035 Thlr., für Effekten 17 273 Thlr., für Pferde 357 524 Thlr. (Die Einnahmen für die Fahrzeuge sind in Kol. 214c aufgeführt.)

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Erleuchtung der Dienstlokale, Wärterbuden und optischen Telegraphen.

268a u. c. Nach Abzug der Herauszahlungen an Bremen, Schaumburg-Lippe und die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von 764 788 Thlrn. verbleibt ein Ueberschuß von 3 734 829 Thlrn. Dieser Ueberschuß, dem Preußischen Antheile des verwendeten Anlage-Kapitals von 48 423 183 Thlrn. (siehe Erläuterung zu Kol. 85) gegenübergestellt, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 7,71 Proc.

277 rc. u. 281 rc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Hannoverschen Staatsbahn nicht, es werden vielmehr die betreffenden Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds . .	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	155 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	87 „
beim Erneuerungsfonds .	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	381 643 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	139 745 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 83 423 Thlr. für Bahnanlagen rc. und 20 694 Thlr. für Betriebsmittel rc. gezahlt worden sein.

8. Main-Weser-Bahn.

I. **Ueber die Organisation der Verwaltung** ist das Nähere in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 161 enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1870 nicht eingetreten.

II. **Bahn-Anlagen.** a) Geleise. Eine Auswechselung der alten Geleise mit Schienen des neueren Profils A fand auf den Bahnhöfen zu Fronhausen, Lollar, Nauheim, Bockenheim im 1. und 2. Geleis, zu Butzbach, Friedberg, Großkarben und Bonames im 1. Geleis statt. Außerdem wurde zur Gewinnung geeigneter Schienen des Profils A für die Unterhaltung der älteren Geleisstrecken das erste Bahngeleis zwischen Bonames und Bockenheim von Meilen 25,7592 bis 25,7891 und von 26,1467 bis 26,2308 aufgenommen und durch neue Schienen desselben Profils ersetzt. Zu dieser Umlegung waren erforderlich: 2553,80 Ruthen Schienen des Profils A und 14,57 Ruthen Schienen desselben Profils als Zwangsschienen. Zur Auswechselung in beiden Bahngeleisen und zur Vermehrung der Bahnhofsgeleise in Frankfurt a. M. wurden verwendet: 1011,80 Ruthen Schienen des Profils B und 3291,60 Ruthen des Profils A. Behufs Vervollständigung der Bahnanlagen wurden die Geleise verlängert: auf Station Kassel um 317,1 Ruthen mit 8 Weichen, auf Wilhelmshöhe um 41,8 Ruthen mit 4 Weichen, auf Vilbel um 16,5 Ruthen mit 1 Weiche und auf Station Frankfurt um 259 Ruthen und 8 Weichen.

b) **Bauten auf freier Bahn.** Auf der Königl. Preuß. Bahnstrecke wurden 3 Wohnhäuser für Bahnwärter und in den Bahnmeistereien X—XVII der Großherzogl. Darmstädtischen Strecke 52 Wärterbuden erbaut.

In der Bahnmeisterei VIII wurden rechts der Bahn 30,8 Ruthen Nebenwege angelegt. Zum Schutz gegen Schneeverwehungen wurden in den Bahnmeistereien IV, XII, XIII u. XIV im Ganzen 727,01 Ruthen Hecken angepflanzt.

c) **Stationsbauten.** Zum Gebrauch auf Station Kassel und nach Bedarf auch auf den übrigen Stationen wurde eine große und 2 kleine fahrbare Circularpumpen beschafft. Auf Station Kassel wurde eine neue Röhrenleitung aus dem Sammelteich und eine Gasleitung nach dem Hauptwerkstättengebäude hergestellt, zwei neue Wärterbuden erbaut, 4 eiserne Laternensäulen beschafft und zwei weitere Morsé-Apparate aufgestellt. Auf Station Wilhelmshöhe erfolgte die Aufstellung eines Zeiger- und eines Morsé-Apparates. In Treysa wurde die Lokomotiv-Remise erweitert und das Wasserreservoir durch Erhöhung der Seitenwände vergrößert. In Gießen wurde eine Assistentenwohnung im Werkstättengebäude und Büreau-Räumlichkeiten für die Beamten der Oberhessischen Bahn im Stationsgebäude hergestellt. Auf Station Niederwöllstadt erfolgte die Herstellung eines Haltesignals mit Scheibe und Laternen und auf den Stationen Dortelweil und Bockenheim die Aufstellung eines Zeiger- und eines Morsé-Apparates. Eine Brückenwaage mit Waaghäuschen wurde auf Station Vilbel aufgestellt. Auf Station Frankfurt wurde ein Entwässerungs-Kanal angelegt, eine Retirade hergestellt, der Perron verlängert, das Lokal für Stationsbeamte zur Leitung und Ueberwachung des Rangir- und Fahrdienstes vollendet, ein Uebernachtungs-Lokal für das Zugpersonal hergestellt und noch 2 Morsé-Apparate aufgestellt.

d) **Telegraphen.** Die 242 electromagnetischen Läutewerke wurden um eins vermehrt, in 7 Wärterbuden sind telegraphische Hülfsapparate aufgestellt. Die Station Kassel ist mit der Station Wilhelmshöhe und die Station Frankfurt mit Bockenheim durch besondere Telegraphen-Leitungen, in welche auch die an der Einfahrt der Stationen Kassel und Frankfurt erbauten, mit Morsé-Apparaten ausgerüsteten Assistenten-Häuschen eingeschaltet sind, verbunden.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden 5 Personenwagen angeschafft, 4 Personenwagen wurden zu Postwagen, 6 offene Güterwagen zu Langholzwagen umgebaut; 1 Personenwagen III. Klasse, 4 bedeckte Güter- und 1 Viehwagen wurden ausrangirt.

IV. **Betrieb.** Durch die im Monat Juli 1870 eingetretenen Kriegsverhältnisse hat der Betrieb mannigfache Störungen erlitten. Die sämmtlichen direkten Verkehre, sowie der Lokal-Verkehr mußten, um die regelmäßige Durchführung der Truppen-Transporte zu ermöglichen, zeitweise gänzlich eingestellt, mindestens aber wesentlich beschränkt werden. Es gestalteten sich deshalb auch die Transporte wie die bezüglichen Einnahmen des Jahres 1870, die bis zu jenem Zeitpunkte einen regelmäßigen Verlauf genommen hatten, gegen das Vorjahr ganz abnorm. Die Transporte und Einnahmen aus dem gewöhnlichen Personenverkehre sind gegen das Vorjahr bedeutend zurückgeblieben. Ebenso zeigt sich ein nach Procenten ähnlicher Rückgang bei dem Frachtgutverkehr der höher tarifirten Klassen, während Eilgut und einige der niedriger tarifirten Klassen eine bedeutende Mehr-Einnahme ergeben haben. Die Zunahme des Eilgut-Verkehrs wurde durch die vielfach eingetretene Beschränkung des Frachtgut-Verkehrs veranlaßt. In Folge der stattgehabten bedeutenden Militair-Transporte gestalteten sich jedoch die Gesammt-Betriebs-Ergebnisse durchaus günstig. Seit der Mobilmachung im Juli 1870 bis zum Jahresschlusse wurden folgende Militair-Transporte auf der Main-Weser-Bahn effectuirt. Die Zahl der einzelnen Transporte betrug 14 200 Stück. Befördert wurden 9136 Offiziere, 297 675 Mannschaften, 32 053 Rekruten und Reservisten, 2310 Achsen mit verwundeten oder kranken Militair-Personen auf Matratzen, 58 584 Pferde, 5506 vierrädrige und 571 zweirädrige Wagen, 511 Geschütze bis zum Gewicht von 40 Ctrn., 186 Geschütze über 40 Ctr., 137 880 Ctr. Armeebedürfnisse, 6 Ladungen Ochsen, 3 Equipagen, 11 Pferde, 298 Stück Ochsen und 2 Achsen Fourage.

Die fahrplanmäßigen Züge wurden mit Beginn der Truppen-Transporte im Monat Juli gänzlich sistirt und erst mit dem 14. August wurde wieder ein provisorischer Fahrplan für den Privatverkehr eingeführt, dem alsdann ebenfalls provisorische, durch die Unregelmäßigkeit der Verkehrs-Verhältnisse bedingte Fahrplan-Aenderungen am 16. August, 12. September, 1. Oktober, 25. Oktober, 10. und 24. Dezember folgten.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Ueber die Ausnutzung der Personenwagen können keine Angaben gemacht werden, da nicht festzustellen war, wie viele Militair-Personen in Personenwagen und wie viele in Güterwagen befördert sind.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck- und Viehwagen-Achse kamen durchschnittlich:

eine Belastung von 41,11 Ctrn. und eine Einnahme pro Meile von 9,618 Sgr. im Jahre 1870,

eine Belastung von 36,70 Ctr. und eine Einnahme pro Meile von 8,511 Sgr. im Jahre 1869,
" " " 36,18 " " " " " " " 9,285 " " " 1868,
" " " 36,1 " " " " " " " 9,603 " " " 1867,
" " " 33,98 " " " " " " " 9,640 " " " 1866.

Die leer gelaufenen Güterwagen betrugen 34,39 Proc. der beladenen, oder täglich 174 Achsen über die ganze Bahn, gegen 34,34 Proc. und täglich 126 Achsen im Jahre 1869,
28,07 " " " 121 " " " 1868,
27,7 " " " 110 " " " 1867,
25,84 " " " 98 " " " 1866.

Der sehr hohe Prozentsatz der leer gelaufenen Wagen hat seine Begründung darin, daß die zu Kohlentransporten benutzten Wagen in der Regel nur in einer Richtung beladen laufen, sowie weiter in der großen Zahl der zu militairischen Transporten bestimmten leeren Wagenzügen.

VI. **Personen-Verkehr.** Neu berechnet, beziehungsweise eingeführt sind im Jahre 1870 die Tarife:

1) für den Sächsisch-Rheinischen Eisenbahn-Verband via Eisenach-Gießen, gültig vom 1. Juli 1870 ab, unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Oktober 1864;
2) für den Verkehr zwischen den Stationen der Main-Weser-Bahn einer- und den Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn andererseits, gültig vom 1. Januar 1870 ab;
3) für den Niederländisch-Rechtsrheinischen Verkehr, gültig vom 1. Januar 1870 ab;
4) für den Verkehr zwischen Nordhausen (Halle-Kasseler Bahn) einer- und den Main-Weser-Stationen Gießen und Frankfurt via Arenshausen andererseis, gültig vom 20. Juni 1870 an.

Für diejenigen Stationen im Lokal-Verkehr, deren Entfernung unter einander weniger als eine Meile betragen, für welche nach dem Haupttarif noch keine Retourbillets bestanden, sind solche vom 1. Juni 1870 ab eingeführt worden. Vom Monat Mai 1870 ab wurden Abonnements-Billets für Schüler und Lehrlinge mit einer Fahrpreis-Ermäßigung von 50 Proc. des Personengeldes in der 3. Klasse eingeführt. Sodann kamen vom 1. Oktober 1870 ab weitere Abonnements-Fahrkarten zur Einführung, welche für 30 Hin- und 30 Rückfahrten innerhalb eines Zeitraums von 3 Monaten, vom Tage der Ausfertigung an, Gültigkeit haben und wird dafür als Fahrpreis der Betrag für 60 einfache Touren der bezüglichen Bahnstrecke nach dem Tarife für Personenzüge mit einer Ermäßigung von 40 Proc. berechnet. Endlich wurden noch verschiedene Rundreise-Verkehre eingeführt, für welche ermäßigte Fahrpreise gewährt werden.

VII. **Güterverkehr.** Die direkten Verkehrs-Beziehungen im Güter-Verkehre der Main-Weser-Bahn haben sich im Jahre 1870 durch Einschluß eigener und Stationen anderer betheiligter Bahnen wiederum erheblich ausgedehnt.

An direkten Güterverkehren sind neu eingeführt: a) der Rechtsrheinisch-Bayerisch-Oesterreichische Verkehr, b) der Nordwestdeutsch-Schweizerische Transit-Verkehr, c) der Verkehr mit den Oberhessischen Bahnen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

12. Von der in den Tarifen angenommenen Bahnlänge kommen auf Königl. Preuß. Gebiet . 18,1494 Meilen,
" Großherzogl. Hessisches Gebiet 8,8306 "

85 u. 86. Auf dieses Baukapital sind von der Hessischen Nordbahn und der Hannoverschen Staatsbahn 1 153 377 Thlr. ersetzt, so daß für die Main-Weser-Bahn verbleiben . . . . 16 240 546 Thlr. überhaupt, beziehungsweise 614 474 Thlr. pro Meile und 81 385 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

140. Dieser Prozentsatz kann nicht angegeben werden, weil eine Anzahl Militair-Personen in Güterwagen befördert ist und Notizen darüber, wie viele Militairs in Personenwagen befördert sind, nicht vorliegen.

146. Die Belastung der Güterwagen kann nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden, weil die Notirung der Güter nach den zum Transport verwendeten Wagen-Kategorien bei der Main-Weser-Bahn nicht stattfindet.

Die hier angegebenen Durchschnittssätze beziehen sich außerdem nur auf beladene Güter- 2c. Wagen, indem die leer gelaufenen nicht eingerechnet sind.

149b. Die hier angegebenen Achsmeilen haben die eigenen Wagen der Postverwaltung, welche dieselbe in einzelne Züge einstellt, zurückgelegt. Außerdem haben von der Main-Weser-Bahn im Dienst der Postverwaltung eingestellte Wagen noch 26 038 Achsmeilen durchlaufen, welche in Kol. 142a mitenthalten sind.

Für die Beförderung der Post besteht die Einrichtung, daß die Postverwaltung in einzelnen Zügen eigene ambulante Wagen einstellt, in anderen einzelne Coupé's in Wagen der Eisenbahnen benutzt, in wieder anderen Zügen von den Eisenbahn-Verwaltungen die Wagen je nach Bedarf gestellt werden.

165 u. 166a. Hierin sind 1736 Ctr. Auswanderergut enthalten, welche zum Tarifsatz des Frachtguts I. Klasse befördert wurden.

178a u. b. Außerdem wurden noch 37 Achsladungen Pferde und 1027 Achsladungen Rindvieh, Schweine und andere Thiere befördert.

220. Die Einnahmen für Militair-Transporte betrugen 716 124 Thlr., von welchem Betrage jedoch, da die Feststellung desselben wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten, sowie der theilweisen Mangelhaftigkeit der Unterlagen nicht als definitiv betrachtet werden durfte, überdies auch von jenem Betrage nur ein Theil bis zum Rechnungsschlusse zur wirklichen Einzahlung gelangt war, nur 598 863 Thlr. in Rechnung gestellt sind.

268. Hierin sind 109 516 Thlr. nicht verrechnete Militair-Transportkosten enthalten (siehe die vorstehende Erläuterung u. Kol. 275c).

357. Diese 292 Thlr. bestehen in einer Ueberzahlung aus dem Jahre 1869 und sind der Betriebskasse, welche dieselben vorgeschossen, zurückerstattet worden.

9. Nassauische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

1) die Hauptbahn von Wiesbaden über Biebrich, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Diez, Limburg und Weilburg nach Wetzlar . . . . 24,82 Meilen,

2) die Verbindungsbahn mit der Taunusbahn von Biebrich-Mosbach nach der Station Curve . . 0,25 „

3) die Zweigbahnen a) Limburg-Hadamar, eröffnet am 1. Januar 1870 . . . . 1,06 „

b) Diez-Zollhaus, eröffnet am 1. Juni 1870 . . . . 1,45 „

zusammen 27,58 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Diez-Zollhaus . . . . 26,98 „

Zwischen Rüdesheim und Bingerbrück ist gemeinschaftlich mit der Rhein-Nahe-Eisenbahn eine Trajekt-Anstalt hergestellt.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Auf der 3,43 Meilen langen Strecke Mosbach-Rüdesheim ist die Anlage des zweiten Geleises in der Ausführung begriffen. Es war davon ult. 1870 der zwischen Rüdesheim und Hattenheim gelegene 1,51 Meilen lange Theil nahezu fertiggestellt.

Es kommt dabei die ganz aus Eisen bestehende Oberbau-Construktion des Regierungs- und Bauraths Hilf zur Anwendung.

2) **Brücken.** Das Fluthprofil der Bahnbrücke bei Weilburg ist erweitert worden. Verschiedene rutschige Böschungen wurden durch Anlagen von Mauern gesichert.

3) Auf der Strecke wurden 4 Bahnmeister-Wohnungen und 4 Wärter-Wohnungen für je 2 Familien erbaut.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Nassauische Eisenbahn besitzt:

a) eine Haupt-Reparatur-Werkstätte zu Limburg mit zwei Filialen zu Mosbach und Lahnstein, in welcher im Jahre 1870 zusammen 295 Handwerker und Arbeiter beschäftigt wurden, deren Lohn im Ganzen 57 209 Thlr. und für jeden Einzelnen 14—24 Sgr. betrug;

b) eine Imprägnirungs-Anstalt zu Limburg, in welcher die Bahnschwellen und Brückenhölzer vor ihrer Verwendung kyanisirt werden.

IV. **Betrieb.** Der plötzliche Eintritt des Kriegszustandes gegen Frankreich hatte sehr wesentliche Störungen hinsichtlich der Durchführung des Sommerfahrplans zur Folge. Der gesammte Personen- und Güter-Verkehr wurde sistirt:

a) auf der Hauptbahn vom 25. Juli bis incl. 13. August und vom 17.—20. August;

b) auf den Zweigbahnen vom 22. Juli bis 13. August und vom 17.—20. August.

Die Hauptbahn, deren Personal durch Heranziehung des Personals der Zweigbahnen verstärkt worden war, diente während dieser Zeit von Wetzlar bis Mosbach Tag und Nacht den Truppen-Transporten.

Das Maximum der Betriebsleistung bestand vom 4.—10. August in täglicher Beförderung von 15 Zügen und 15 Gegenzügen.

Vom 14.—16. und vom 21.—31. August trat ein beschränkter Fahrplan für Personen- und Güter-Verkehr in Wirksamkeit.

Mit dem 1. September wurde wieder der alljährige Winter-Fahrplan eingeführt und bis zum Schlusse des Jahres beibehalten.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich besetzt:

mit 4,07 Personen und brachte ein pro Meile 0,3065 Thlr. im Jahre 1870,
„ 3,48 „ „ „ „ „ „ „ 0,3006 „ „ „ 1869.

Auf jede Güter-, Equipagen- und Viehwagen-Achse kam durchschnittlich:

eine Belastung von 35,96 Ctrn. und eine Einnahme pro Meile von 6,279 Sgr. im Jahre 1870,
„ „ „ 45,72 „ „ „ „ „ „ „ „ 7,313 „ „ „ 1869.

VI. **Personen-Verkehr.** Die Monats- und Vierteljahrs-Abonnements-Karten, sowie die Karten für Schüler sind mit ultimo September 1870 in Wegfall gekommen und an ihre Stelle

1) gewöhnliche Abonnements-Karten zu 30 Hin- und 30 Rückfahrten innerhalb des Zeitraums von 3 Monaten,

2) Schüler-Abonnements-Karten für einen bestimmten Zeitraum von mindestens einem Monat,

vom 1. Oktober 1870 ab zur Einführung gelangt.

Außerdem wurden mehrere direkte Verkehre mit Stationen der Main-Neckar-, Großherzogl. Badischen, der Rhein-Nahe- und anderen Eisenbahnen aufgehoben und dafür neue eingeführt. Ferner kamen direkte Expeditionen nach Stationen der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn zur Einführung.

Zur Förderung des Rundreise-Verkehrs, welcher den Interessen der Reisenden vielseitig entspricht und günstig auf die stetige Zunahme der Personen-Frequenz einwirkt, wurden eingeführt:

am 1. April 1870 Rundreise-Billets II. Klasse für die Tour München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Bruchsal, Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Coblenz (oder Heidelberg, Darmstadt, Frankfurt a. M., Wiesbaden, Oberlahnstein, Coblenz), Bonn, Köln, Coblenz, Mainz, Darmstadt, Aschaffenburg (oder Coblenz, Wiesbaden, Frankfurt, Aschaffenburg), Würzburg, Nürnberg, Regensburg und München mit einer Preis-Ermäßigung von 11,84 Proc. und 30 tägiger Gültigkeit, ohne Gewährung von Freigepäck;

vom 1. Mai 1870 ab Rundreise-Billets II. und III. Klasse von Station Münster der Westfälischen Bahn über Hannover, Kassel, Frankfurt a. M., Coblenz, Köln und Münster mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung, 20 tägiger Gültigkeit und Gewährung von 50 Pfd. Freigepäck;

am 14. Mai 1870 Rundreise-Billets I., II. und III. Klasse von Berlin (als Station der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn) über die Nassauische Eisenbahn nach dem Rheine, mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung, Gewährung von 50 Pfd. Freigepäck und 14 tägiger Gültigkeit;

am 1. Juni 1870 Rundreise-Billets über Wetzlar, Gießen nach Kassel und über Bebra, Hanau, Frankfurt a. M. zurück, oder in umgekehrter Richtung, mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung, 14 tägiger Gültigkeit und Gewährung von 50 Pfd. Freigepäck;

am 25. Juni 1870 Rundreise-Billets über Wetzlar, Gießen und Kassel und via Main-Weser-Bahn über Frankfurt a. M. zurück, oder in umgekehrter Richtung, mit 25 Proc. Preisermäßigung, 14 tägiger Gültigkeit und Gewährung von 50 Pfd. Freigepäck.

VII. **Güter-Verkehr.** Für den Transport von Salz aller Art trat vom 1. November 1870 ab ein Spezial-Tarif in Kraft. Mit Rücksicht auf die in den Rheinlanden, Westfalen, Elsaß und Deutsch-Lothringen herrschende Theuerung wurde gleichzeitig vom 1. November 1870 ab ein temporairer, ermäßigter Spezial-Tarif für die nach den betreffenden Gegenden bestimmten Kartoffelsendungen in Wagenladungen eingeführt.

Außerdem sind mannigfache Tarif- und Klassifikations-Aenderungen, Erweiterung der direkten Verkehre rc. eingetreten.

VIII. **Genossenschafts-Kassen.** Eine allgemeine Krankenkasse besteht zur Zeit nicht, dagegen haben die Beamten stations- und streckenweise besondere Kranken-Vereine zur Heranziehung ärztlicher Hilfe gebildet.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hilfsarbeiter.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Lahnstein bis Ems.

165. Hierin sind 11 524 Ctr. Militair-Gepäck enthalten.

177c. Ebenso hierin 2344 Stück Militair-Fahrzeuge.

178a. Desgleichen hierin 20 906 Militair-Pferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wartezimmer, sowie die Kosten der Heizung und Erleuchtung der Bahnwärter- und Weichensteller-Buden und die Ausgaben für Beleuchtung der Bahnhöfe, Bahnhofs- und Tunnel-Signale.

246a—c. Die hier aufgeführten Summen enthalten auch die Kosten der Erneuerungen, und zwar der Lokomotiven und Tender mit 9 279 Thlr., der Personenwagen mit 7 986 Thlrn. und der Lastwagen mit 9 591 Thlrn.

264. u. 268. Wenn man von den Ausgaben die à conto des Reservefonds verausgabten 2 371 Thlr., des Ergänzungsfonds von 15 676 Thlr. und die à conto des Erneuerungsfonds ausgegebenen 68 035 Thlr., im Ganzen 86 081 Thlr. in Abzug bringt, so beträgt die Summe aller Ausgaben (Kol. 264) 549 998 Thlr. und der Ueberschuß (Kol. 268) 637 344 Thlr.

277 rc. u. 281 rc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Nassauischen Bahn nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds für Bahnanlagen (Kol. 279a.)		2 370 Thlr.
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a.)	41 179 „
	für Betriebsmittel (Kol. 283b.)	26 855 „

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1870	27,58 Meilen überhaupt und	26,98 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1869	25,08 „ „	25,08 „ „ „ „
im Jahre 1870 mehr	2,50 Meilen überhaupt und	1,90 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

344 u. 345. Die 24 tägige Verkehrsstörung fand auf der Hauptbahn statt, außerdem war auf den Zweigbahnen der gesammte Personen- und Güter-Verkehr vom 22. Juli bis 13. August und vom 17.—20. August sistirt.

Der Trajekt-Verkehr zwischen Rüdesheim und Bingerbrück war an 31 Tagen wegen Eisgang und Hochwasser gänzlich unterbrochen und an 21 Tagen in Folge der Kriegs-Ereignisse eingestellt.

10. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,

2) die Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn,

3) die 1,43 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort mündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Güter-Transport benutzt wird.

Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau	beide doppelgeleisig	47,55 Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz		3,76 „
c) die Verbindungsbahn in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe		0,31 „
	zusammen	51,62 Meilen.

2) die Schlesische Gebirgsbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Kohlfurt-Lauban-Reibnitz-Ruhbank-Dittersbach-Waldenburg-Altwasser . . . 17,23 Meilen,

b) die Zweigbahnen Görlitz-Lauban . . . . 3,40 „

und Ruhbank-Liebau-Landesgrenze . . . . 2,49 „

zusammen 23,12 Meilen.

Den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen (mit Ausnahme der Kol. 86) liegen deshalb 51,62 Meilen für die Hauptbahn und 23,12 Meilen für die Gebirgsbahn, zusammen 74,74 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Im Jahre 1870 sind im Ganzen 16 700 laufende Ruthen Geleise und 65 134 Stück Schwellen ausgewechselt, es sind daher die Schienen um 6,39 Proc. und die Schwellen um 6,70 Proc. erneuert worden. In Folge Veränderungen der Neben-Geleise wurden dieselben verringert auf Bahnhof Cöpenick um 123,25 Ruthen, Bahnhof Fürstenwalde um 18,50 Ruthen, Bahnhof Guben um 210,62 Ruthen, Bahnhof Sorau um 13,33 Ruthen, zusammen um 365,70 Ruthen. Vermehrt wurden die Neben-Geleise auf den Stationen der Haupt- und der Gebirgsbahn um 2 215,98 laufende Ruthen Länge; die Ausweichungen wurden um 24 vermehrt.

2. **Brücken** x. Die Ueberführung in Station 10,41 vor Frankfurt a. O. wurde mit Eisenkonstruktion versehen, der Bau einer Wege-Ueberführung bei der Guben-Cottbuser Landstraße über die Bahn, sowie die Rampe zur Wege-Ueberführung sind vollendet.

3. **Stationsbauten.** Es kamen an umfangreicheren Bauten zur Ausführung: in Berlin der Ausbau der Königszimmer, ein Anbau an das Beamten-Wohngebäude, der Bau einer Umwährungsmauer, eines Spritzenhauses am Lokomotivschuppen und eines Abtritts-Gebäudes; die Anlage einer Gasleitung zur Beleuchtung der Weichen in der Personenhalle, sowie einer Wasserleitung zum Waschen der Personenwagen, die Herstellung einer Wohnung für den Güter-Expeditions-Vorsteher, die Einrichtung von 9 heizbaren Räumen für Lademeister in den Güterschuppen, sowie 2 Zimmer an der Ankunftsseite des Empfangsgebäudes zu Militairzwecken;

in Erkner der Bau eines 17 Ruthen langen gemauerten Abzugs-Kanals, die Anlage eines Brunnens und die Aufstellung eines Wasserkrahns;

in Fürstenwalde der Wiederaufbau des durch Feuer zerstörten Güterschuppens, die Vergrößerung des Karrenschuppens und der Bau eines Lastkrahns;

in Briesen die Aufstellung eines Wasserkrahns;

in Frankfurt a/O. die Verlängerung des Perrons um 456 Fuß, der Bau einer provisorischen Laderampe, einer Viehrampe, einer Drehscheibe, die Herstellung von Anbauten an das Stationsgebäude, die Erweiterung der Gasleitung in und bei der Werkstatt, sowie Einrichtung der Gasbeleuchtung für die Weichen;

in Fürstenberg und Neuzelle die Aufstellung je eines Wasserkrahns;

in Guben der Umbau und die Verlängerung des Haupt- und Mittelperrons, die Aufstellung zweier freistehender Wasserkrahne, der Abbruch des Kohlenschuppens und dreier Wasserkrahne, der Bau eines Empfangsgebäudes, einer Drehscheibe und eines Kohlenschuppens;

in Sommerfeld die Erweiterung des Stationsgebäudes;

in Sorau die Anlage eines 9 Ruthen langen Abflußkanals und die Aufstellung eines Wasserkrahns;

in Hansdorf der Bau einer Rampe;

in Rauscha die Vergrößerung des Stationsgebäudes und die Verlängerung des Hauptperrons;

in Kohlfurt der Anbau an den Lokomotivschuppen mit Schmiede und zwei Zimmern für das Lokomotiv-Personal, die Anlage zweier Feuergruben, die Aufstellung von 4 Wasserkrähnen und der Bau einer Wasserstation;

in Waldau der Bau eines Expeditions-Gebäudes;

in Bunzlau die Erweiterung des Büreaus der Güter-Expedition;

in Kaiserswaldau die Vergrößerung des Bahnhofsterrains;

in Hainau der Abbruch des östlichen Wasserstations-Gebäudes und die Erweiterung des Bahnhofsterrains;

in Liegnitz die Vergrößerung des Telegraphen-Büreaus und die Einrichtung des Wartesaals I. Klasse zum Stationsbüreau;

in Maltsch der Abbruch eines Wagenschuppens und einer Retirade und der Umbau des Stationsgebäudes;

in Neumarkt die Erweiterung des Bahnhofsterrains und der Abbruch des Güterschuppens;

in Lissa die Pflasterung der Halle und Aufstellung des Wasserkrahns;

in Breslau ein Anbau an den Steuerschuppen, der Bau einer Retirade, eines Draisinenhäuschens und eines Waagehäuschens, die Aufstellung von 6 Wasserkrähnen und 8 eisernen Oefen in denselben, die Herstellung einer Wohnung in der früheren Coaksbrennerei und Errichtung eines Büreaus in der zu Viehställen hergerichteten ehemaligen Garretschen Fabrik und die Anlage eines Rangirbahnhofs bei Mochbern;

in Penzig der Umbau der untern Räume des Stationsgebäudes und die Herstellung einer Prellvorrichtung an der Viehrampe;

in Görlitz der Bau einer Telegraphenbude und einer Retirade, die Herstellung einer provisorischen Küche, einer Verbandstelle für Verwundete, sowie zweier provisorischer Retiraden für Militairzwecke, der Umbau des alten Stationsgebäudes, der Bau einer Schiebebühne, einer Retirade, sowie einer Ueberdachung des Geleises zur Verladung von gebranntem Kalk und die Regulirung der Böschung in der innern Bahnhofsstraße;

in Lauban die Anlage eines 8⅔/12 Ruthen langen gepflasterten Ueberganges vom Perron nach dem Güterschuppen;

in Greiffenberg die Erweiterung des Pflasters, Befestigung des Perrons und Anlage einer Rampe;

in Rabishau die Befestigung des Perrons und in Alt-Kemnitz der Bau eines Zwischenperrons von Granitsteinen;

in Reibnitz die Herstellung eines Güterexpeditionsraumes im Güterschuppen und der Bau eines Zwischenperrons;

in Hirschberg die Vollendung des Baues des Betriebs-Inspektionsgebäudes nebst Stall und Umwährungsmauer, die Pflasterung des Platzes am Ueberladegeleise, sowie der Bau eines provisorischen Lokomotivschuppens nebst 4 Feuergruben;

in Jannowitz der Bau eines Zwischenperrons von Granitsteinen und Veränderungen in der Wohnung des Stations-Vorstehers;

in Ruhbank die Vollendung des Baues zweier Beamten-Wohngebäude, der Bau eines Wasserstations-Gebäudes mit Dampfpumpe und Brunnen, sowie eines Zwischenperrons von Granitsteinen;

in Dittersbach der Bau eines Zwischenperrons von Granitsteinen, sowie dreier Feuergruben;

in Waldenburg der Bau einer massiven Retirade und eines Zwischenperrons, die Herstellung zweier Anbauten des Stallgebäudes;

in Landeshut der Bau eines Zwischenperrons von Granitsteinen und Pflasterung des Platzes vor dem Stations-Gebäude;

in Liebau der Bau einer massiven Wasserstation, eines Stationsgebäudes und eines Steuerschuppens mit Zwischenbau.

4) **Außerhalb der Stationen** wurden 9 Bahnwärter- und Weichensteller-Häuschen, sowie ein Glockenhäuschen für den electromagnetischen Telegraphen, getrennt von dem Bahnwärterhäuschen erbaut.

IV. **Neben-Etablissements.** Die Arbeiten zur Unterhaltung der Betriebsmittel werden in den eigenen Werkstätten, und zwar in der Central-Werkstatt zu Frankfurt a/O., sowie in den Filial-Werkstätten zu Berlin und Breslau und den Neben-Werkstätten für kleine Reparaturen für die im Dienst befindlichen Betriebsmittel zu Frankfurt a/O., Sorau, Liegnitz, Görlitz und Lauban ausgeführt.

Es wurden im Jahre 1870 an Werkzeugmaschinen und durch Dampfkraft betriebene Apparate neu beschaft:

für die Central-Werkstatt in Frankfurt a/O. eine Wellenleitung für die neue Räder-Reparatur-Werkstatt, eine Radreifen-Bohrmaschine, ein Schleifstein und eine Räder-Schleifbank;

für die Filial-Werkstatt zu Berlin eine complette Hobelmaschine, zwei Differential-Flaschenzüge, eine Feldschmiede, eine Drehbank, ein Ventilator und eine Schaping-Maschine;

für die Neben-Werkstatt zu Lauban vier Windeböcke mit zwei Tragbalken zum Hochnehmen von Lokomotiven, vier Stockböcke zum Hochnehmen von Tendern, eine Karrenspritze, ein Flaschenzug, eine transportable Feilbank nebst Schraubstock und eine Drehbank mit Zubehör.

Im Jahre 1870 waren in sämmtlichen Werkstätten durchschnittlich täglich 1296 Arbeiter beschäftigt, welchen im Ganzen rund 340 648 Thlr. Arbeitslohn gezahlt worden sind. Die monatlichen Auslagen an Arbeitslohn betrugen durchschnittlich 28 387 Thlr.; der Wochenlohn jedes Arbeiters im Durchschnitt 5,05 Thlr. und der Tagelohn bei 306 jährlichen Arbeitstagen durchschnittlich 25,77 Sgr. Der Werth der in diesen Werkstätten verarbeiteten Materialien beträgt pro 1870 zusammen 377 639 Thlr.

V. **Verkehrs-Ergebnisse.** Der Betrieb hat im Jahre 1870 aus Veranlassung des Krieges gegen Frankreich und der in Folge desselben stattgefundenen Militair-Beförderungen bedeutende Einschränkungen erlitten, namentlich sind dem regelmäßigen Betriebe durch Abgabe von Betriebsmitteln nach den occupirten französischen Landestheilen große Schwierigkeiten erwachsen. Die zur Disposition verbliebenen Transportmittel reichten zur Bewältigung des starken Verkehrs bei Weitem nicht hin; es konnten deshalb viele Güter theils nicht innerhalb der gewöhnlichen Lieferfristen, theils gar nicht befördert werden. Es sind 83 Courierzüge, 1946 Personen- und 1584 Güter- und Kohlenzüge ausgefallen und dagegen nur 656 Militair- und 22 Proviant- resp. Munitionszüge expedirt worden. Im Uebrigen wird auf die Kol. 286—295 der Statistik verwiesen.

Durch die am 29. Dezember 1869 erfolgte Eröffnung der Strecke Ruhbank-Liebau hat der Verkehr eine wesentliche Ausdehnung erfahren, da außer den bedeutenden Kohlen- und Coaks-Transporten — 2 625 177 Ctr. pro 1870 — auch viele andere Güter, darunter erhebliche Quantitäten Flachs, auf der genannten Strecke befördert worden sind.

VI. **Personen-Verkehr.** Vom 1. Mai 1870 ab wurden monatliche Abonnements-Karten III. Wagenklasse zur Hälfte des gewöhnlichen Fahrpreises behufs des Schulbesuchs, von den kleineren nach den größeren Stationen eingeführt, diese Einrichtung wurde von dem Publikum jedoch nicht benutzt. Ferner wurde vom 1. Juli 1870 ab der Rundreise-Billetverkehr eingeführt, an dem die Stationen Berlin, Frankfurt a/O., Liegnitz, Breslau, Görlitz, Greiffenberg, Hirschberg, Dittersbach, Liebau und Altwasser betheiligt sind; endlich wurden vom 1. Oktober 1870 ab Abonnementskarten zu allen Wagenklassen und zwischen allen Stationen eingeführt, welche zu 60 Reisen mit 40 Proc. Ermäßigung der gewöhnlichen Fahrpreise berechtigen, sowie solche der IV. Wagenklasse für Berlin und Rummelsburg mit 50 Proc. Ermäßigung, von denen die ersteren eine dreimonatliche und die letzteren eine einmonatliche Gültigkeit haben.

Die Selbstkosten betrugen im Jahre 1870 pro Person und Meile 2 Sgr. 0,921 418 Pf.; wenn dieser Satz sich pro 1870 höher als in den Vorjahren stellt, so hat dies seinen Grund theilweise in der größeren Aufwendung für Erneuerungen — 891 983 Thlr. pro 1870 — größtentheils aber in der nothwendig gewordenen Erhöhung der Gehälter und Arbeitslöhne, sowie auch in dem kostspieligen Betrieb der hinzugekommenen Gebirgsbahn.

VII. **Güter-Verkehr.** Im Jahre 1870 sind mehrere Spezial-Tarife eingeführt und mehrere Artikel declassificirt worden.

Die Selbstkosten betrugen pro Centner und Meile 0,353 800 Pf.

VIII. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbe-Kasse mit 3065 Betheiligten und einem Bestande von 30 515 Thlr. ult. 1870.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befinden sich 2 Hülfsarbeiter mit Diäten von 720—900 Thlr.

75. Ueber das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn enthalten die Jahrgänge 1866 und 1867 der Statistik S. 149 resp. 144 nähere Mittheilungen.

Das verwendete Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1869 . . . . . 39 903 544 Thlr., welchem pro 1870 hinzugetreten sind:

a) Ueberweisungen aus der Staats-Anleihe vom Jahre 1867 . . . . 558 182 „

b) „ „ den Betriebs-Ueberschüssen (cfr. Kol. 90b) . . . . . . 146 573 „

Es beträgt mithin das verwendete Anlage-Kapital ult. 1870 . . . . 40 608 299 Thlr.

82. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a/O.

84. Hierin sind 1 414 173 Thlr. Agio, Werthstempel und Kosten für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn enthalten.

90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 76—85 aufgeführten Summen bereits mitenthalten.

121e. Die von den Lokomotiven als vorgelegte Reserve-Maschinen zurückgelegten 56 199 Meilen sind bereits in den Kol. 121a—c mitenthalten.

130c. Der Durchschnitts-Verbrauch an Steinkohlen und Coaks beträgt brutto 213,33 Z.-Pfd. und netto 156,33 Z.-Pfd. Coaks, bezw. brutto 232,72 Z.-Pfd. und netto 170,54 Z.-Pfd. Steinkohlen.

137. Außerdem hat das bei Arbeitszügen verbrauchte Brennmaterial 12 746 Thlr. gekostet.

169. Die hier aufgeführten 149 Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Ruhbank-Liebau befördert worden. Das Gewicht der auf den übrigen Strecken beförderten Postgüter wird nicht notirt.

175b. Hierin sind 10 173 Ctr. enthalten, welche für ausgerückte Truppen frachtfrei befördert sind. Außerdem sind noch zur Unterhaltung des Bahnkörpers 6 857 639 Ctr. Erd- und Kiesmassen bewegt worden.

185a. Von den hier aufgeführten Centnermeilen kommen: 594 505 auf tarifirte, 42 085 106 auf frachtfreie Betriebsdienstgüter und 183 875 Centnermeilen auf die für die Truppen beförderten frachtfreien Güter. Die Erd- und Kiesmassen (siehe vorst. Erl.) haben 10 080 729 Centnermeilen zurückgelegt.

204. Hierin sind 159 Thlr. extraordinaire Einnahmen für Lagergeld des Gepäcks enthalten.

260. Ebenso hierin 8 910 Thlr. Pensionszuschuß.

268c. Das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beträgt 40 608 299 Thlr. und dasjenige der Schlesischen Gebirgsbahn 12 349 090 Thlr., zusammen 52 957 389 Thlr. Der Ueberschuß, gegen dieses Anlage-Kapital verglichen, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 5,55 Proc. Mit Ausschluß des Ueberschusses der Schlesischen Gebirgsbahn würde sich dagegen das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu 6,83 Proc. verzins't haben.

269. Von den Einnahmen sind 77 494 Thlr. und von den Ausgaben 121 717 Thlr. in Rest geblieben, die Differenz zwischen diesen Summen von 44 223 Thlrn. ist hier aufgeführt worden und soll zur Bezahlung der Restausgaben verwendet werden.

270b. Von dieser Summe sind 106 500 Thlr. zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

272. Dies sind die Zinsen der Stamm-Actien.

277 2c. u. 281 2c. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a.)	10 532 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b.)	3 035 „
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a.)	615 506 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b.)	460 734 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 163 526 Thlr. für Erweiterung der Bahn-Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel gezahlt worden sein.

292 u. 294. Mit Einschluß der Ausgaben der Restverwaltung von 238 873 Thlrn. würden die Gesammt-Ausgaben des Jahres 1869 4 406 599 Thlr. und der Ueberschuß alsdann nur 2 896 141 Thlr. betragen haben. Diese Summen sind der vorliegenden Vergleichung zu Grunde gelegt worden.

11. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Berlin über Frankfurt a/O., Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . 103,06 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Cüstrin nach Frankfurt a/O. . . . . 4,0 „

b) von Bromberg über Thorn nach Otloczyn . . . . 8,35 „

c) „ Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser . . . . 5,64 „

3) die Verbindungsbahnen

a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . . 0,16 „

b) zwischen dem Grenzbahnhofe Otloczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird . 0,57 „

zusammen 121,78 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** a) Geleise. Im Jahre 1870 wurde das zweite Geleise auf der Strecke von Marienburg bis Elbing (3,80 Meilen) vollendet und dem Verkehre übergeben. Auf der Strecke Braunsberg-Eydtkuhnen (28,34 Meilen) ist die Anlage desselben in der Ausführung begriffen und soll im Jahre 1871 vollendet werden.

b) **Bauten auf freier Bahn.** Zur Sicherung des Betriebes wurde die Haltestelle Puschdorf mit den 2 zunächst

gelegenen Wärterstationen telegraphisch verbunden, zu welchem Zwecke 4 neue Glockenhäuschen errichtet sind. Auf Bahnhof Heiligenbeil wurde ein Bahnmeisterhaus mit Wohnungen für 2 Weichensteller nebst Stall und Retirade erbaut. Zwei Wärterstationen wurden eingezogen, 4 Wärterhäuser massivirt, 12 Wärterhäuser erhielten Anbauten zu Wohnungen für Hilfswärter und bei einer Wärterstation wurde ein Brunnen angelegt.

Die Anpflanzungen neben der Bahn, sowie die Schutzhecken gegen Schneeverwehungen haben im Jahre 1870 einen Zugang, erstere von 2202 □Ruthen, letztere von 1453 laufende Ruthen erhalten.

c) **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Berlin sind die Werkstattsanlagen, deren Bau im Jahre 1869 begonnen, ihrer weiteren Vollendung entgegen geführt. Der polygonale Lokomotivschuppen, dessen Bau im vorigen Jahre begann, ist in seinen Hauptanlagen vollendet. Auf Bahnhof Bromberg wurde das am 2. Februar 1870 abgebrannte Dreherei-Gebäude auf dem Werkstattshofe erneuert. Auf Bahnhof Terespol sind 2 Familienhäuser nebst Stallgebäuden und Retiraden erbaut worden, für den Wartesaal III. u. IV. Klasse wurde ein Anbau am Empfangsgebäude ausgeführt, das Wasserstationsgebäude, der Wagenschuppen, eine Drehscheibe und die Viehrampe sind translocirt und durch Anbauten vergrößert worden. Auf Bahnhof Elbing wurde die Perronüberdachung ausgeführt. Auf Bahnhof Königsberg ist der Bau des 3. Festungsthores bis zur Plinthenhöhe ausgeführt. Die Montirung der Festungsgrabenbrücke ist in Angriff genommen.

Auf verschiedenen Bahnhöfen sind Weichenstellerbuden erbaut und die Nebengeleise um 1473 lfde. Ruthen mit 55 Weichen und 91 Herzstücken vermehrt worden.

Durch den größeren Verkehr und die Beförderung von Militairzügen wurde in Ermangelung des zweiten Geleises die Anlage und schleunige Ausführung von 7 Kreuzungsstationen zwischen Schneidemühl und Dirschau bedingt. In Folge der starken Militair- und Gefangenen-Transporte haben auf fast sämmtlichen Bahnhöfen provisorische Rampen rc. aufgestellt und auf einzelnen Bahnhöfen auch Vorkehrungen zur Speisung der Truppen durch Neubau bez. Einrichtung alter Räumlichkeiten getroffen werden müssen.

III. **Industrielle Anlagen.** Die frühere Maschinen-Bau-Anstalt, jetzige Werkstatt in Dirschau war im Jahre 1870 mit Unterhaltung der mechanischen Betriebs-Einrichtungen der Hauptbahn und mit Anfertigung der eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen rc. für das zweite Geleis und für den Bau der Strecke Dirschau-Schneidemühl und Thorn-Insterburg beschäftigt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 sind neu beschafft und in Betrieb gestellt: 11 Schnellzug-, 12 Güterzug-Lokomotiven, 59 Personen- und 165 Güterwagen, ausrangirt dagegen: 2 Personenzug-Lokomotiven, 1 Personen-, 5 Gepäck- und 10 Güterwagen.

V. **Betrieb.** Nachdem innerhalb der ersten Hälfte des Jahres 1870 die Zuversicht auf dauernde Erhaltung des Friedens an Raum gewonnen hatte und das Vertrauen in die politische Situation auch seine günstige Einwirkung auf Hebung von Handel und Verkehr geltend machte, schienen die günstigen Ergebnisse des Betriebes in den ersten Monaten des Jahres die Hoffnung auf einen fortgehend größeren Aufschwung des Verkehrs zu rechtfertigen. Leider wurde diese Hoffnung auf einen steigenden und regelmäßigen Verkehr durch den so plötzlich hereingebrochenen Krieg vernichtet. Der Verkehr mußte in Folge der zu bewältigenden Truppen-Transporte eingeschränkt werden, der bestehende Fahrplan wurde für die Zeit vom 26. Juli bis 4. August suspendirt und trat in dessen Stelle ein Militair-Fahrplan, nach welchem täglich 13 Militairzüge und 1 Postzug mit Personenbeförderung in der Richtung nach Berlin und eben so viele Züge in umgekehrter Richtung abgelassen wurden. Vom 5. August ab wurden die Courier-, Eil- und Personenzüge wieder in der früheren Weise hergestellt, der Güterverkehr jedoch noch bis zum 15. September in sofern beschränkt, als nur besondere, die fortgesetzten Truppen-Transporte nicht beeinträchtigende Züge hierzu zur Verwendung kamen.

VI. **Personen-Verkehr.** Veränderungen im Personengeld-Tarife sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen. Hinsichtlich direkter Expedirung von Personen haben mehrfache Erweiterungen stattgefunden. Der direkte Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen den Stationen Eydtkuhnen, Königsberg, Danzig und der Station Kassel ist als nicht lohnend aufgehoben worden.

VII. **Güter-Verkehr.** Die im Jahre 1869 bestandenen Verkehrs-Verbindungen der Ostbahn sind auch im Jahre 1870 unterhalten und haben dieselben mehrfache Erweiterungen erfahren. Eine neue Verbindung ist seit dem 5. November 1870 hergestellt zwischen den Stationen Königsberg, Braunsberg (für Flachs), Elbing, Danzig, Bromberg einerseits und der Station Magdeburg andererseits unter der Bezeichnung: direkter Magdeburg-Preußischer Güterverkehr.

Wenngleich trotz des Krieges eine große Anzahl Artikel im gesteigerten Maaße zur Beförderung gelangte, so sind wiederum andere, welche der Nachfrage bei Kriegszeiten naturgemäß entbehren, als Baumaterialien und Manufakturen verschiedener Art, hinter dem gewöhnlichen Beförderungs-Quantum zurückgeblieben. Eine hervorragende Zunahme im Verkehre erfuhren Stein- und Braunkohlen, Getreide, Maschinen und Maschinentheile, Flachs, Hanf und Vieh. Diese Zunahme dürfte vorzugsweise der Blokade der Deutschen Häfen während des Krieges zuzuschreiben sein, indem ein großer Theil qu. Artikel vom Seewege abgedrängt und dem Schienenwege zugeführt wurde.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Von den im Bau begriffenen Linien Schneidemühl-Dirschau und Thorn-Insterburg wurden die Strecken Schneidemühl-Flatow, 4,25 Meilen, Dirschau-Pr.-Stargardt, 3,30 Meilen und Insterburg-Gerdauen, 5,94 Meilen, am 16. Januar 1871 dem Betriebe übergeben.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig waren die Strecken Berlin-Schneidemühl und Marienburg-Braunsberg.

14a. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthalten die Jahrgänge 1866 u. 1867 der Statistik S. 151 und 146 spezielle Nachrichten.

96d. Außerdem besitzt die Bahn noch 2 sechsrädrige Königl. Salonwagen, 1 vierrädrigen Ministerial- und 1 vierrädrigen Bahnrevisionswagen.

175a, 185a u. 213. Außer den hier (in Kol. 175a) aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor

welchen die Lokomotiven 31 749 Meilen zurücklegten, befördert worden. Mit denselben sind befördert: 25 783 206 Ctr. = 38 040 931 Centnermeilen und es beträgt die Einnahme 44 888 Thlr. Letztere ist in Kol. 213 mitenthalten.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	298 746 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	232 302 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 44 374 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 24 128 Thlr für Betriebsmittel gezahlt worden sein.

Aus dem Reservefonds wäre nichts zu zahlen gewesen.

12. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn" vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 der Berichte enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870 folgende Strecken:

1) die Hauptbahn a) von der Bayerischen Grenze bei Bexbach über St. Johann-Saarbrücken nach der Französischen Grenze bei Forbach . . . . 4,20 Meilen,
b) vom Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken über Saarlouis, Merzig und Conz nach Trier . . 11,40 „
mit der Abzweigung von Conz nach der Luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig . . . . 0,68 „
zusammen 16,28 Meilen.

2) die am 1. Juni 1870 dem Betriebe übergebene Saarbrücken-Saargemünder Bahn. Deren Länge beträgt bis zur Grenze (Mitte der Eisenbahnbrücke über die Saar bei Saargemünd) . . . 2,29 „
und von da bis zum Bahnhofe Saargemünd 0,09 Meilen.

3) die Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zusammen . . . . 2,33 „
sowie die am 1. Januar 1869 übernommene Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von . . . . 0,30 „
zusammen 21,20 Meilen.

Hierzu kommt noch die gepachtete Strecke von der ehemaligen Französischen Grenze bis Forbach 0,64 „
Mithin Gesammt-Betriebslänge 21,84 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Saarbrücken-Saargemünder Bahn . . . . 20,89 „

III. **Bahn-Anlagen.** Auf der alten Bahnstrecke kamen im Jahre 1870 folgende wesentliche Bau-Ausführungen vor:
der Bau einer Kohlen-Zweigbahn von Schlaverie nach Grube König (die Arbeiten wurden durch die Kriegs-Ereignisse so verzögert, daß die Vollendung der Bahn erst Ende 1871 zu erwarten steht);
der Bau des III. Geleises von Station nach Grube Dudweiler, an welchem die Mauer-Arbeiten für Brücken und Durchlässe ganz, die Erdarbeiten zum größten Theile vollendet sind, so daß mit der Legung des Oberbaues begonnen werden konnte;
auf dem Bahnhofe Trier erhielt das 1. und 2. Geleise Anschluß an die resp. Geleise der Rheinischen Bahn.
Für die Strecken-Beamten wurden 16 Familienhäuser neu gebaut beziehungsweise angekauft und eingerichtet.
Auf Bahnhof St. Johann wurde 1 Betriebs-Inspektions-Gebäude hergestellt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Der tägliche Stand der Arbeiter in den Reparatur-Werkstätten betrug durchschnittlich 380 Mann, welche zusammen 100 536 Thlr. Lohn erhalten haben.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 um 91 bedeckte und 190 offene Güterwagen vermehrt, 56 Holzwagen wurden zu Kohlenwagen umgebaut.

VI. **Betrieb.** In Folge des Krieges wurde der Betrieb mehrfach unterbrochen. Der Verkehr auf der Strecke Saarbrücken-Saargemünd war vom 16. Juli bis 6. August ganz eingestellt. Die Beförderung der Kohlen stockte in einzelnen Monaten fast gänzlich, in Folge dessen 11 862 522 Ctr. weniger befördert und 193 945 Thlr. weniger vereinnahmt sind als im Vorjahre. Dagegen hatte die Bahn auf ihrer Strecke von Neunkirchen bis Forbach die massenhaften Transporte von Truppen, Kriegsmaterial und Proviant nach Frankreich, in umgekehrter Richtung dagegen die Kriegsgefangenen und die kolossale Beute zu befördern. Die längere Strecke von Saarbrücken nach Trier war von diesen militairischen Transporten nur in geringem Maaße in Anspruch genommen. An der gegen das Vorjahr sich ergebenden Mehr-Beförderung von 352 029 Personen mit einer Mehr-Einnahme von 130 938 Thlrn. participiren 624 835 Militair-Personen mit einem Ertrage von 140 331 Thlrn. Der Pferde-Transport ist von 3813 Stück im Jahre 1869 auf 31 295 Stück im Jahre 1870 gestiegen.

Ueberhaupt wurden zu rein militairischen Zwecken 2473 Züge gestellt, wogegen vom 19. Juli ab eine Anzahl fahrplanmäßiger Züge ausfallen mußte.

VII. **Ausnutzung der Wagen.** Während der Dauer der Kriegsperiode haben zu den Truppen-Transporten eine große Anzahl Güterwagen benutzt werden müssen. Die Trennung der Leistungen der Wagen nach der Gattung derselben beziehungsweise nach ihrer Benutzungsweise ist ganz unmöglich gewesen, weshalb auch über die Ausnutzung der Wagen

nur annähernde Angaben gemacht werden können.

VIII. **Personen-Verkehr.** Wegen ungenügender Frequenz sind im Laufe des Jahres 1870 eine Anzahl bis dahin bestandener direkter Verbindungen aufgehoben worden.

Vom 1. Juni 1870 ab wurde mit den größeren Stationen des Elsasses der Personen-Verkehr via Saargemünd eröffnet, wogegen der bis dahin bestandene direkte Verkehr mit diesen Stationen via Weißenburg aufgehoben worden ist.

IX. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) ein Krankenfonds, an welchem ult. 1870 außer den Arbeitern noch ca. 613 Betriebs-Beamte Theil genommen haben. Die Mitglieder dieses Fonds erhalten in Krankheitsfällen neben kostenfreier ärztlicher Behandlung auch kostenfreie Medikamente und die Arbeiter außerdem ein mäßiges Reviergeld. Dieser Fonds hatte ult. 1869 einen Bestand von 43 353 Thlrn., die Einnahmen pro 1870 betrugen 8 215 Thlr., die Ausgaben (einschließlich 10 851 Thlr., welche an den nachstehenden Unterstützungs- und Pensionsfonds der Werkstätten-Arbeiter abgegeben worden sind) 15 715 Thlr., so daß ult. 1870 ein Bestand von 35 852 Thlrn. verblieben ist;

2) ein Unterstützungs- und Pensions-Fonds für die Werkstätten-Arbeiter. Dieser Fonds ist in Folge des Rescripts Sr. Excellenz des Herrn Handels-Ministers vom 28. Februar 1870 mit dem 1. Januar 1870 in's Leben getreten und gewährt:

   a) bei Erkrankungen der Mitglieder und deren Familien-Mitglieder vorübergehende Unterstützungen, bestehend in freier ärztlicher Behandlung, freien Medikamenten und Krankengeld;
   b) bei Invalidität der Mitglieder fortlaufende Unterstützungen;
   c) bei'm Ableben der Mitglieder für ihre Wittwen fortlaufende Pensionen und für ihre Kinder Erziehungsgelder;
   d) bei'm Ableben der Mitglieder und der Invaliden, sowie deren Frauen und resp. Wittwen eine einmalige Unterstützung.

Jedes Mitglied hat zu dieser Kasse einen laufenden monatlichen Beitrag in der Höhe seines täglichen Schichtlohnes zu zahlen. Dieselbe erhält überdies einen jährlichen Zuschuß aus dem Betriebsfonds der Saarbrücker Eisenbahn im Betrage der Hälfte derjenigen Beiträge, welche sämmtliche Mitglieder zusammen jährlich geleistet haben, sowie die Geldbeträge der von den Mitgliedern verwirkten Ordnungsstrafen.

Die Einnahmen dieser Kasse betrugen (einschließlich der ad 1 bezeichneten 10 851 Thlr.) 17 170 Thlr., die Ausgaben 1 746 Thlr. und der Bestand 15 424 Thlr.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

13. Doppelgeleisig ist das Fahrgeleise der Hauptbahn von der Bayerischen Grenze bei Bexbach bis zur Deutsch-Lothringischen Grenze. Außerdem liegen noch zwischen St. Johann und Burbach 332 Ruthen drittes Geleise.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der älteren Bahnstrecken sind in der Statistik pro 1866 S. 152 näher mitgetheilt, die Strecke Saarbrücken-Saargemünd wurde am 1. Juni 1870 dem Betriebe übergeben.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

85 u. 86. Die Herstellungskosten der Hafenzweigbahn St. Johann-Saarbrücken-Malstatt sind bei der Kanalisirung der Saar zur Verrechnung gekommen, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 . . 20,90 Meilen = 157,45 Kilometer zu Grunde liegen.

125. Der Holzverbrauch betrug 200 Klafter Brennholz und 8613 Stück Reiserwellen à ½ Cbfß.

158—195. Da es in Folge der durch die Kriegs-Ereignisse herbeigeführten außergewöhnlichen Verkehrs-Verhältnisse nicht möglich gewesen ist, bis zum Final-Abschlusse eine definitive Abrechnung und Feststellung des Personen- und Güter-Verkehrs herbeizuführen, so können die nachgewiesenen Betriebs-Resultate nur als „annähernde" bezeichnet werden.

168. Die umkartirten Güter sind in diesen Summen mitenthalten.

175b. Hierin sind 37 071 Ctr. frachtfrei beförderte „Liebesgaben für Verwundete ꝛc." enthalten.

197 u. 198. Der Privat-Depeschen-Verkehr wurde am 16. Juli 1870 eingestellt. Nach diesem Zeitpunkt wurden nur Staats- und Militair-Depeschen neben den dienstlichen befördert.

220 u. 264. Hier sind die „Soll-Einnahmen" beziehungsweise die „Soll-Ausgaben" aufgeführt. Die „Ist"-Einnahmen und Ausgaben sind weit geringer, da bedeutende Summen im Reste verblieben sind.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	3 100 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	3 189 „
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	91 462 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	40 649 „

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1870	21,84 Meilen überhaupt und	20,89 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1869	19,55 „ „	19,55 „ „ „ „
im Jahre 1870 mehr . .	2,29 Meilen überhaupt und	1,34 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

345. Diese Verkehrs-Störung bezieht sich auf die Strecke Saarbrücken-Saargemünd.

13. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 188 näher bezeichneten Linien von zusammen . . . . . 52,47 Meilen.
Hiervon ab die der Verwaltung der Hessischen Nordbahn pachtweise (gegen Zahlung von 50 Proc. der Brutto-Einnahme) überlassene Strecke von der Grenze zwischen Westfalen und Hessen bei Haueda bis Warburg mit . . . . 0,61 "
verbleiben im eigenen Betriebe . 51,86 Meilen.
Ueber die Betriebsleitung der Braunschweigischen Strecke von der Grenze bei Höxter bis Holzminden von 0,29 Meilen ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 enthalten.

II. **Bahn-Anlagen.** a) **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Die im Jahre 1869 zur Consolidirung des Neuenheerser Einschnitts begonnenen Entwässerungs-Anlagen sind im Jahre 1870 vollendet. Ein längs der Südseite des Einschnitts auf der Grenze zwischen Sandstein und Mergel angelegter Stollen führt das sich ansammelnde Wasser, welches sich früher in den Mergel ergoß, zwischen Station 4,03 und 4,04 zu Tage ab. Die Länge dieses Stollens beträgt 52 laufende Ruthen; Sohle und Seitenwände sind ausgemauert, während die Decke durch den natürlichen Sandstein gebildet wird und dem Wasser ungehindert Abfluß in den Stollen gestattet. Für die hin und wieder seitwärts strömenden Quellen sind in den Seitenwänden Oeffnungen ausgespart. Außer der Ausfugung verschiedener kleiner Bauwerke zwischen Bonenburg-Warburg und Höxter-Brakel sind 18 Bogen des Beke-Viadukts ausgefugt. Ferner ist die Neuabdeckung und Asphaltirung des Dune-Viaducts bewirkt worden.

b) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Emden wurde das im Jahre 1869 abgebrannte Nebengebäude wieder hergestellt. In Papenburg ist ein neuer Dampfkrahn beschafft und von dem vorbeiführenden Kanal zu dem Wasserstationsbrunnen eine Wasserleitung angelegt. Der im Jahre 1869 in Angriff genommene Bau eines definitiven Stationsgebäudes mit Güterschuppen zu Cluse-Dörpen ist vollendet. In Rheine sind die Bahnhofs-Geleise um 137 Ruthen verlängert. Auf dem Bahnhofe Emsdetten wurde eine neue Bahnmeister-Wohnung nebst Stall erbaut. Der Bahnhof Münster wurde drainirt, die Bahnhofsgeleise um 56 laufende Ruthen verlängert und die Gasleitung daselbst erweitert. In Rinkerode ist ein 48 Ruthen langes Ladegeleis angelegt, in Dreusteinfurt ein neuer Güterschuppen erbaut und auf den Bahnhöfen Mesum, Emsdetten, Münster, Rinkerode und Ermelinghof wurden Zwischenperrons in einer Gesammtlänge von 114 laufenden Ruthen angelegt. Auf dem Bahnhofe Soest wurde der Bau des für die Bergisch-Märkische Bahn bestimmten neuen Güterschuppens vollendet, der alte Güterschuppen an eine andere Stelle gesetzt, der Geleisumbau beendet und ein stabiler Lastkrahn von 120 Centner Tragfähigkeit aufgestellt. Der Neubau des Stationsgebäudes Sassendorf ist vollendet und das alte Stationsgebäude zu Benninghausen zu einer Assistentenwohnung eingerichtet. Auf der Station Gesecke ist der alte Güterschuppen zu Beamtenwohnungen für 3 Familien und das alte Wasserstations-Gebäude zu einer Weichensteller-Wohnung eingerichtet. In der Nähe des Bahnhofs Salzkotten wurde ein neues Beamten-Wohnhaus für einen Bahnmeister und einen Assistenten erbaut und bis auf den inneren Ausbau vollendet. Auf dem Bahnhofe Paderborn ist der zur besseren Einrichtung der Wartesäle, Dienstlokale ꝛc. erforderliche Umbau des Stationsgebäudes eingeleitet und zum größten Theile ausgeführt. Im Anschluß an den Kohlenschuppen ist eine massive Kohlenladebühne erbaut worden. Zur Erweiterung der Werkstätten ist ein Wagen-Reparaturschuppen mit 16 Geleisen, ein Holzschuppen, ein Kesselhaus, ein Portierhaus, sowie ein neues Schmiedegebäude mit Gelbgießerei, erbaut und dafür der bis jetzt als Gelbgießerei benutzte Raum zur Aufstellung eines neuen Dampfhammers, Schweißofens und Anlage zweier Schmiedefeuer verwendet worden. Ferner ist der alte Magazin-Raum zur Vergrößerung des Lokomotiv-Reparaturschuppens benutzt. Auf dem Bahnhofe Warburg ist zur ordnungsmäßigen Herstellung des nördlich der Hauptgeleise gelegenen todten Geleises von Station 0,64 bis 0,70 eine Verbreiterung des Einschnitts vorgenommen und zum größten Theile vollendet worden. Das östliche Ausziehgeleis des Bahnhofs Driburg ist vollständig hergestellt und damit der Umbau dieses Bahnhofs vollendet. Zur Speisung der Wasserstation auf Bahnhof Brakel ist in der Thalsohle in unmittelbarer Nähe des Bruchtebaches ein Brunnen mit Brunnenhaus und der erforderlichen Rohrleitung angelegt. Die Erdarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs Höxter sind vollendet und die östlichen Eingangs-Weichen, um das Fahren gegen die Spitzen zu vermeiden, entsprechend umgebaut. Vor sämmtlichen Stationen und Ausweichestellen der Westfälischen Bahn sind je nach Bedürfniß 1 resp. 2 Haltetelegraphen aufgestellt, welche so konstruirt sind, daß an denselben das Tages- und Nachtsignal mit ein und derselben Manipulation gegeben werden kann.

c) **Telegraphen.** Der Hilfs-Telegraphen-Apparat im Wärterhaus bei Hanekenfähr zwischen Lingen und Leschede wurde vom 27. Oktober ab von einem Beamten bewacht, welcher während des Bestehens des dort befindlichen Lagers der französischen Kriegsgefangenen die Beförderung von Depeschen besorgte. In dem Dienstlokale des Stations-Vorstehers zu Hamm und im Signal-Wärterhause an der Lippe-Brücke nördlich vom Bahnhofe Hamm sind Morsé'sche Telegraphen-Apparate aufgestellt und durch eine Drahtleitung verbunden worden, auch ist in der Nähe des Signal-Wärterhauses zur Signalisirung der von Hamm und Drensteinfurt resp. Herborn abfahrenden Züge ein Glockenhaus mit Läutewerk eingerichtet. Für die Haltestelle Mesum und die Telegraphen-Station Neuenbeken sind 2 Morsé-Apparate beschafft und aufgestellt worden.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden neu beschafft: 6 Güterzugmaschinen von der Gesellschaft Vulcan in Stettin, 6 Personenzugmaschinen von Wöhlert in Berlin, 6 Personenwagen I., II. und III. Klasse und 1 Gepäckwagen.

IV. **Betrieb.** In Folge der Militair-Transporte wurde der Privatverkehr in der Zeit vom 23. bis 27. Juli ganz eingestellt und demnächst bis zum 21. August anfänglich mehr, später weniger erheblich eingeschränkt. Vom 22. August ab bis zum Schlusse des Jahres mußte die Zahl der Personen- und Güterzüge wegen des durch die Verwendung auf dem Kriegsschauplatze herbeigeführten Mangels an Betriebsmaterial und Personal etwas eingeschränkt werden. Im Jahre

1870 waren 156 Beamte und Arbeiter für die in Frankreich occupirten Bahnen abgegeben, zu den mobilen Eisenbahn-Abtheilungen 10 Beamte, zum Militair-Administrationsdienst 6 Beamte abcommandirt und 34 Beamte zum activen Militairdienste einberufen. Von den 12 neubeschafften Lokomotiven sind 8 Stück nach dem Kriegsschauplatze abgegeben.

Es sind auf der Westfälischen Bahn 359 Militair-Extrazüge befördert, welche eine Einnahme von ca. 178 500 Thlrn., also per Zug von ca. 497 Thlrn. ergaben.

V. **Verkehrs-Verbindungen.** Im Jahre 1870 sind folgende direkte Verbände resp. Verkehre in's Leben getreten:

1) der Sächsisch-Westfälische Verband, welcher durch den Ausbau der Strecke Northeim-Nordhausen neben der Norddeutschen und der Rheinisch-Thüringischen Verbandsroute eine dritte direkte Route zwischen dem Niederrhein und Sachsen darstellt und den Verkehr zwischen dem Niederrhein und Westfalen mit Thüringen, Sachsen, Schlesien rc. auf dem kürzesten Wege vermittelt;
2) ein Kohlen-Verkehr von Stationen der Köln-Mindener nach Stationen der Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Anhaltischen Bahn via Holzminden-Vienenburg;
3) desgleichen von Stationen der Hannoverschen und Nordhausen-Erfurter Bahn via Hamm-Holzminden;
4) der Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgische Verkehr. Bei diesem Verkehre sind betheiligt: die Niederländische Rhein-, die Niederländische Staats- und die Oldenburgische Bahn;
5) ein Transit-Verkehr mit Wilhelmhafen für Eisen von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn;
6) die Norddeutsche Päckerei-Beförderung auf der Preußisch-Braunschweigischen Route. Mit Eröffnung der Köln-Mindener Bahnstrecke Wanne-Münster am 1. Januar 1870 ist zwischen den Stationen Emden, Leer, Lingen und Rheine einerseits und Köln, Deutz, Mühlheim a. Rhein, Düsseldorf, Duisburg, Alten-Essen, Ruhrort, Wesel und Emmerich andererseits eine direkte Personen- und Gepäck-Beförderung via Münster-Haltern-Wanne eingeführt.

VI. **Personen-Verkehr.** In den Schnell- und Courierzügen sind zu erhöhten Fahrpreisen gefahren: in der I. Klasse 2 507 Personen, in der II. Klasse 27 501 Personen, in der III. Klasse 40 988, zusammen 70 996 Personen. Auf Rundreise-Billets wurden 68 Personen in der II. und 93 Personen in der III. Klasse befördert. An Retourbillets wurden verausgabt 846 Stück für die I. Klasse, 25 518 Stück für die II. Klasse und 164 218 Stück für die III. Klasse, überhaupt 190 582 Stück, so daß auf je 1 Billet 2 Personen gerechnet, im Ganzen 381 164 Reisende auf Retourbillets gefahren sind. Davon kommen 183 480 Personen auf den Lokalverkehr und 197 684 Personen auf die direkten Verkehre.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse (Kol. 346 — 365 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Beamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familiengliedern, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge, freie ärztliche Behandlung und freie oder billiger gestellte Arznei zu gewähren. Diese Kassen hatten ult. 1870 einen Bestand von 10 009 Thlrn.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Soest bis zur Braunschweigischen Grenze bei Holzminden.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Westfälischen Eisenbahn sind in den Jahrgängen 1866 und 1868 der Statistik S. 154 resp. 170 speziell angegeben.

76. Dies sind die Kosten des Ankaufs der früheren Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Grenze bei Warburg bis Hamm).

121g. Hierin sind auch die bei'm Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

178a. Hiervon sind 41 957 Luxus- und Militair-Pferde, 893 Koppelpferde und 231 Fohlen und Esel.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

215a. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einnahmen für die beförderten Luxus- und Militair-Pferde (siehe Erläuterung zu Kol. 178a), die Einnahmen für die Koppel-Pferde, Fohlen und Esel sind in Kol. 215b mitenthalten.

224. Hierin sind 231 895 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

226—228. Desgl. in Kol. 226 . 27 994 Thlr., in Kol. 227 . 2 388 Thlr. und in Kol. 228 . 20 705 Thlr.

230. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale enthalten.

260. Ebenso hierin 6 240 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- rc. Kasse.

277 rc. u. 281 rc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—228 angegeben.

344 u. 345. Wegen der in Folge der Militair-Transporte stattgefundenen Einstellung des Privatverkehrs siehe ad IV dieses Berichts.

14. Königl. Sächsische Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen stehen sämmtlich unter der Verwaltung der „Königlichen General-Direktion der Staats-Eisenbahnen" zu Dresden.

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Gößnitz-Geraer, Greiz-Brunner, Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus:

1) der Sächsisch-Bayerischen Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und

Plauen bis zur Grenze bei Hof, mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau und der 0,6 Meilen langen Verbindungsbahn in Leipzig, zusammen . . . . 22,46 Meilen,

2) der Obererzgebirgischen Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zusammen . . . . 6,10 "

3) der Niedererzgebirgischen Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von 8,79 "
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . 8,06 "

4) der Chemnitz-Annaberger Linie von . . . . 7,36 "

5) " Voigtländischen Linie von Herlasgrün nach Eger von . . . . 13,52 "

6) " Flöha-(Chemnitz-)Freiberger Linie, mit der Abzweigung von Niederwiesa nach Hainichen von 5,96 "

7) " Dresden-Freiberger Linie mit den Abzweigungen nach dem Elbefluß und den Kohlenschächten des Plauenschen Grundes von . . . . 8,11 "
(von den Abzweigungen werden 2,60 Meilen ausschließlich für den Güterverkehr benutzt.)

8) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach (einschließlich der Dresdener Verbindungsbahn) von . . . . . . 7,20 "

9) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach von . . . . 11,60 "

10) der Zittau-Groß-Schönauer Linie von . . . . 1,79 "
(von dieser Linie liegen 0,72 Meilen — von Zittau bis Scheibe — auf dem Bahnkörper der Löbau-Zittauer Eisenbahn.)

zusammen 100,97 Meilen.

Außerdem sind gepachtet:

a) die von Lugau nach Wüstenbrand führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft erbaute und von der Staats-Eisenbahn-Verwaltung vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene sogenannte „Chemnitz-Würschnitzer" Eisenbahn von . . . . 1,63 "

b) die auf Kosten der Stadtgemeinde Borna erbaute Eisenbahn von Borna nach Kieritzsch von . 0,90 "

c) die zur Sächsisch-Bayerischen Linie (siehe ad 1) gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof, welche Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung ist, von . . 1,52 "

d) die zur Sächsisch-Böhmischen Linie (siehe ad 8) gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach, welche Eigenthum der Kaiserlich Königl. Oesterreichischen Staats-Regierung ist, von . . . . 1,47 "

e) die zur Sächsisch-Schlesischen Linie (siehe ad 9) gehörige Strecke von der Sächsisch-Preußischen Grenze bis Görlitz, welche Eigenthum der Königl. Preuß. Staats-Regierung ist, von . . . 1,96 "

Die Gesammt-Betriebslänge beträgt mithin . 108,46 Meilen.

Die ad b aufgeführte Borna-Kieritzscher Eisenbahn ist zwar am 1. Oktober 1870 in das Eigenthum des Staats übergegangen, es sind jedoch die Kosten der Erwerbung dem Baufonds der in der Ausführung begriffenen Chemnitz-Leipziger Bahn entnommen, welchem zur Zeit noch die früher an die Stadtgemeinde Borna entrichtete Pacht zufließt.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gezählte **Verbindungsbahn in Dresden** (0,7 Meilen) verbindet diese Linie mit dem Güterbahnhofe, dem Kohlenbahnhofe (Bahnhof der ehemaligen Albertsbahn), sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Staats- und der Leipzig-Dresdener Privatbahn.

IV. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Der Bahnhof in Meerane wurde durch Anlegung von Geleisen für den Kohlenverkehr vergrößert. Auf dem Bahnhofe in Krippen wurde das Geleissystem durch Hinzufügung eines neuen Geleises erweitert. Zur Verbindung des Personen-Bahnhofes der Sächsisch-Böhmischen Linie mit dem Güterbahnhofe in Altstadt Dresden wurden neben den Hauptgeleisen zwei Parallelgeleise hergestellt.

2. **Brücken.** Auf den Ingenieur-Abtheilungen Döbeln und Werdau ist je eine hölzerne Einschnittsbrücke in eine steinerne umgebaut worden.

3. **Stationsbauten.** Zu einer Vergrößerung des Güterbahnhofes in Altstadt Dresden wurden die Vor- und Erdarbeiten ausgeführt. Auf dem Bahnhofe Chemnitz wurde der Neubau eines Administrationsgebäudes mit Perron, eines Bahnhofs-Posthauses, einer Maschinenhausrotunde mit Mittelbau und eines Wasserstationshauses in Angriff genommen.

4. **Telegraphen.** Auf der Linie Görlitz-Dresden sind an Telegraphenleitungen eine Sprech- und eine Glockenleitung von je 14 Meilen Länge ausgeführt worden. An dieser Linie befinden sich 7 Telegraphen-Stationen mit 11 Morsé-Apparaten. Glocken-Apparate sind an derselben 122 aufgestellt.

V. **Betrieb.** Auf den Staats- und den mit diesen zugleich verwalteten Privat-Eisenbahnen hat in Folge der Militair-Transporte eine Einschränkung beziehungsweise Aufhebung des Personen- und Güterverkehrs stattgefunden, und zwar:

im Personenverkehre

wurde auf der Linie Leipzig-Eger der regelmäßige Verkehr am 23. Juli 1870 mit Ausnahme einzelner Extrazüge zwischen Franzensbad und Eger gänzlich aufgehoben. Vom 30. Juli an begann die Frequenz wieder mit einem und vom 10. August mit zwei Zügen in jeder Richtung. Am 11. und 15. August ward die Zahl der Fahrten zwar wieder erhöht, der unterbrochene Sommerfahrplan aber auf dieser Linie nicht mehr eingeführt.

Auf der Linie Görlitz-Hof trat ebenfalls am 23. Juli die Aufhebung des Verkehrs zwischen Dresden und Hof ein, welcher am 25. Juli die vollständige Sistirung auf der ganzen Ausdehnung der Linie folgte. Bereits am 29. Juli konnte der Verkehr streckenweise wieder freigegeben und am 30. u. 31. Juli, sowie am 6. 7. 8. 11. u. 15. August zu seiner normalen Gestaltung erweitert werden.

Die Linie Dresden-Bodenbach ist nur in der Zeit vom 23. Juli bis incl. 10. August durch den Ausfall zweier Züge täglich betroffen worden.

Auf der Linie Zittau-Groß-Schönau war der Verkehr vom 23. bis incl. 30. Juli total aufgehoben.

Auf der Linie Riesa-Chemnitz wurden die 5 fahrplanmäßigen Züge jeder Richtung während der Zeit vom 23. Juli bis incl. 10. August auf 2 Züge täglich vermindert.

Auf der Linie Chemnitz-Leipzig war der Verkehr vom 23. Juli bis incl. 5. August aufgehoben. Am 11. August wurden die Tagesfahrten vermehrt, der volle Sommerfahrplan aber nicht wieder eingeführt.

Auf der Linie Annaberg-Chemnitz ward vom 23. bis incl. 26. Juli der Verkehr mit dem Ausfall von 3 Zügen täglich theilweise, vom 27. Juli an gänzlich sistirt. Vom 29. Juli bis zum 10. August trat der Verkehr, aber in beschränkter Weise, wieder ein.

Auf der Linie Hainichen-Chemnitz waren vom 27. bis incl. 30. Juli die Fahrten vollständig eingestellt. Vom 31. Juli bis incl. 5. August konnte der Verkehr dieser Zweiglinie von Hainichen bis Niederwiesa, dem Anschlußpunkte an die Hauptlinie Dresden-Chemnitz-Hof, wieder aufgenommen werden.

Auf der Linie Werdau-Schwarzenberg wurden die 5 fahrplanmäßigen Züge jeder Richtung in der Zeit vom 23. Juli bis incl. 10. August auf 2 Tageszüge beschränkt, am 11. August aber auf 4 vermehrt. Vom 27. Juli bis incl. 10. August bestand der Verkehr dieser Linie nur zwischen Zwickau und Schwarzenberg, da die Strecke Zwickau-Werdau in die Hauptlinie Görlitz-Hof fällt.

Die Linie Borna-Kieritzsch blieb vom 23. bis incl. 29. Juli gänzlich geschlossen, wurde am 30. Juli theilweise, am 11. August aber wieder vollständig eröffnet.

Auf der Linie Glauchau-Gera trat am 23. Juli die Verkehrsbeschränkung ein, welcher am 26. Juli die totale Unterbrechung des Verkehrs folgte. Vom 2. August an verkehrte wieder in jeder Richtung ein Zug, vom 5. August an zwei und vom 11. August konnten die fahrplanmäßigen Fahrten wieder eingeführt werden.

Die völlige Verkehrs-Aufhebung auf der Linie Greiz-Neumark bestand vom 23. bis incl. 29. Juli; am 30. Juli wurden die Fahrten mit einem, am 31. Juli mit 2 Zügen in jeder Richtung, aber nur bis Brunn, dem Anschlußpunkte an die Hauptlinie Görlitz-Dresden-Hof, wieder aufgenommen, bis am 11. August der Verkehr bis Neumark wieder freigegeben werden konnte.

Auf der Linie Lugau-Chemnitz wurden vom 23. Juli an bis incl. 10. August die in jeder Richtung verkehrenden beiden gemischten Züge eingezogen.

Nach den vorstehenden Mittheilungen war auf den Linien

Annaberg-Chemnitz	während 2 Tagen,	Zittau-Groß-Schönau	während 8 Tagen,
Görlitz-Hof und Niederwiesa-Hainichen	„ 4 „	Chemnitz-Leipzig	„ 14 „
Leipzig-Eger, Borna-Kieritzsch, Glauchau-Gera und Greiz-Neumark	„ 7 „	Lugau-Chemnitz	„ 19 „

der Personen-Verkehr sistirt.

Nach den Tagen waren von den 122,7 Meilen langen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen gänzlich geschlossen:

am 23. Juli	64,6 Meilen,	am 28. Juli	92,1 Meilen,	am 1. August	22,9 Meilen,
„ 24. „	64,6 „	„ 29. „	69,4 „	vom 2.—5. August	18,3 „
„ 25. „	79,3 „	„ 30. Juli	27,1 „	am 6. August	16,6 „
„ 26. „	83,8 „	„ 31. „	22,9 „	vom 7.—10. August	2,0 „
„ 27. „	92,1 „				

Der Güterverkehr

wurde bereits am 21. Juli auf sämmtlichen Linien, mit Ausnahme der Zittau-Reichenberger Privat-Eisenbahn, eingestellt. Am 2. August begann der Verkehr in sehr beschränkter Weise wieder und am 8. August konnte derselbe, jedoch ohne Garantie für Einhaltung der Lieferfristen, für die Anwendung direkter Frachtsätze und für die Verladung der Güter in bedeckten Wagen, wieder vollständig aufgenommen werden.

Bei der Beförderung von Truppen und den damit zusammenhängenden Transporten von Kriegsmaterial u. s. w. haben die Personenwagen 244 914 und die Güterwagen 2 989 945 Achsmeilen auf den Staats-, sowie auf den Löbau-Zittauer und Gößnitz-Geraer Privatbahnen zurückgelegt.

Die Haupttransporte fielen in die vorstehend aufgeführten Zeiten der Verkehrs-Aufhebungen.

Ausschließlich in Militair-Extrazügen sind von den Transportmitteln zurückgelegt worden . . 21 006 Zugs- und 1 996 102 Achsmeilen, und zwar:

in der Richtung von Görlitz nach Dresden:

in Truppenzügen	4 001	Zugs- und	373 076	Achsmeilen,
„ Munitionszügen	70	„ „	3 555	„
„ Proviant- und Viehzügen	335	„ „	30 125	„
„ leeren Zügen	70	„ „	6 733	„

mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 92 Achsen;

in der Richtung von Dresden nach Görlitz:

in Verwundeten, Kranken- und Gefangenenzügen	934	Zugs- und	60 502	Achsmeilen
„ leeren Zügen	3 137	„ „	350 019	„

mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 101 Achsen;

in der Richtung von Leipzig nach Hof:

in Truppenzügen	5 325	Zugs- und	469 874	Achsmeilen
„ Proviant- und Viehzügen	946	„ „	102 769	„
„ Verwundeten-, Kranken- und Gefangenenzügen	22	„ „	1 893	„
„ leeren Zügen	66	„ „	7 306	„

mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 91 Achsen;

in der Richtung von Hof nach Leipzig:

in Verwundeten-, Kranken- und Gefangenenzügen	1 232	Zugs- und	98 389	Achsmeilen
„ leeren Zügen	4 181	„ „	425 334	„

mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 97 Achsen;

in der Richtung von Chemnitz nach Hof: in Truppenzügen . . . . 19 Zugs- und 543 Achsmeilen mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 29 Achsen;

in der Richtung von Chemnitz nach Gera: in Truppenzügen . . . . 26 Zugs- und 2 428 Achsmeilen mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 95 Achsen;

in der Richtung von Freiberg nach Gera: in Truppenzügen . . . . 58 Zugs- und 5 708 Achsmeilen mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 98 Achsen;

in der Richtung von Dresden nach Gera: in Truppenzügen . . . . 343 Zugs- und 35 710 Achsmeilen mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 104 Achsen;

in der Richtung von Dresden nach Chemnitz: in Leerzügen . . . . 21 Zugs- und 1 774 Achsmeilen;

in der Richtung von Chemnitz nach Dresden: in Leerzügen . . . . 161 Zugs- und 14 486 Achsmeilen;

in der Richtung von Dresden nach Freiberg: in Leerzügen . . . . 17 Zugs- und 1 112 Achsmeilen;

in der Richtung von Freiberg nach Dresden: in Leerzügen . . . . 5 Zugs- und 865 Achsmeilen;

in der Richtung von Zwickau nach Gera: in Truppenzügen . . . . 13 Zugs- und 1 353 Achsmeilen mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 105 Achsen;

in der Richtung von Plauen i. V. nach Gera: in Truppenzügen . . . . . 24 Zugs- und 2 548 Achsmeilen mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 104 Achsen.

Zusammen:				
in Truppenzügen	9 809	Zugs- u.	891 240	Achsmeilen,
„ Munitionszügen	70	„ „	3 555	„
„ Proviant- und Viehzügen	1 281	„ „	132 894	„
„ Verwundeten-, Kranken- und Gefangenenzügen	2 188	„ „	160 784	„
„ leeren Zügen	7 658	„ „	807 629	„

mit einer durchschnittlichen Zugsstärke von 95 Achsen.

Im Ganzen wurden bis zum Schlusse des Jahres 1870 befördert:

565 Truppenzüge . . mit durchschnittlich 92 Achsen,
124 Verwundeten-, Kranken- u. Gefangenenzüge . „ „ 72 „
5 Munitionszüge . . „ „ 51 „
67 Proviant- u. Viehzüge mit durchschnittlich 102 Achsen,
444 leere Züge . . . „ „ 106 „
Zusammen 1 205 Extrazüge.

Die in der Rechnung für Militair-Transporte eingestellten Einnahmen entsprechen den vorstehenden Leistungen nicht, da der rückständigen Abrechnungen wegen die dem Betriebsjahre 1870 zufallenden Transportvergütungen nicht im vollen Umfange festzustellen waren und somit erst im Jahre 1871 zur Vereinnahmung kommen werden.

VI. **Erneuerungsfonds.** Für die sämmtlichen Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen besteht ein Erneuerungsfonds.

Die Einlagen in diesen Fonds werden nach 10 Proc. von der Gesammt-Betriebs-Brutto-Einnahme berechnet; es treten hierzu noch die Erlöse aus verwertheten alten Oberbau-Materialien an Schienen, Eisenzeug und Schwellen, aus verwerthetem Material abgängig gewordener Transportmittel, sowie der Erlös aus der Verwerthung der letzteren selbst, wenn sie wegen Untauglichkeit außer Betrieb kommen, im Ganzen verkauft, aber aus dem Erneuerungsfonds ersetzt werden.

Aus diesem Fonds wird bestritten der Aufwand für Ersatzleistung:

a) bei den Transportmitteln: von ganzen vollständigen Transportmitteln, von Oberkasten der Wagen und Tender und von einzelnen Rädern und Achsen;

b) bei dem Oberbau: von Schienen, Laschen, Laschenschrauben, Platten, Nägeln, ganzen Weichen, einzelnen Kreuzungsstücken, Facetten und Zungen, sowie von Schwellen, Schienenstühlchen, Steinwürfeln, Dübeln, Schließen, Vorschlagpfählen und Vorsatzsteinen.

Die Verwaltung des Erneuerungsfonds erfolgt bei einer Kasse des Königl. Sächsischen Finanz-Ministeriums.

VII. Ueber die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** ist das Nähere in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 191 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der General-Direktion ist ein außerordentlicher Beisitzer, welcher nur zu gewissen Handlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.
Der Königl. General-Direktion sind ferner noch 2 Sekretaire beigegeben.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Leipzig-Werdau-Hof mit der Zweigbahn von Werdau nach Zwickau, Görlitz-Dresden-Chemnitz-Zwickau, Dresden-Bodenbach, Riesa-Chemnitz, Zwickau-Cainsdorf (auf der Linie Zwickau-Schwarzenberg) und Bergen-Lottengrün (auf der Linie Herlasgrün-Eger).

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1869 der Statistik Seite 191 speziell angegeben.

85 u. 86. Das verwendete Anlage-Kapital, mit Ausnahme eines Betrages von 800 000 Thlrn. für die Vervollständigung und Vermehrung der gesammten Transportmittel, vertheilt sich wie folgt. Es kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972 Thlr.	auf die Freiberg-Chemnitzer Linie	5 936 073 Thlr.
„ „ Obererzgebirgische „	3 043 056 „	„ „ Sächsisch-Böhmische „	6 909 373 „
„ „ Niedererzgebirgische „	12 898 290 „	„ „ Sächsisch-Schlesische „	7 167 987 „
„ „ Voigtländische „	6 439 503 „	„ „ Zittau-Groß-Schönauer Linie	507 480 „
„ „ Chemnitz-Annaberger „	4 040 644 „	„ „ Dresden-Tharandter Linie	2 678 506 „
„ „ Tharandt-Freiberger „	3 145 952 „		

Für die früher im Eigenthum einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn (der Niedererzgebirgischen Linie) waren vor der Baubeendigung 7 268 407 Thlr. verausgabt. Der Staat hat aber nur 5 489 211 Thlr. für die Erwerbung, Vollendung und die nöthige Ausrüstung dieser Bahn verwendet, so daß das Gesammt-Anlage-Kapital der Niedererzgebirgischen Linie nur 11 119 094 Thlr. beträgt. Dagegen erforderte die Erwerbung der Dresden-Tharandter Linie die Summe von 3 062 720 Thlr. Mit Rücksicht hierauf beträgt das vom Staate verwendete Anlage-Kapital (excl. der bei Kol. 90a u. b aufgeführten Summen, aber incl. der 800 000 Thlr. für die Vervollständigung und Vermehrung der Betriebsmittel) nur 69 197 854 Thlr., d. i. 685 330 Thlr. pro Meile bez. 90 989 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

90a u. b. Dies sind die Beträge, welche aus den Ueberschüssen der Staatsbahnen verwendet sind. Außerdem hat die ehemalige Albertsbahn-Actien-Gesellschaft aus ihren Betriebs-Ueberschüssen 140 337 Thlr. für die jetzt im Staats-Eigenthume befindliche Dresden-Tharandter Linie verwendet.

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b. Die unter der Verwaltung der General-Direktion der Staats-Eisenbahnen zu Dresden stehende 4,62 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen Staats-Eisenbahnen ausgeführt, weshalb diesen Durchschnittsberechnungen 108,46 + 4,62 = 113,08 Meilen = 851,72 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

104 u. 106. Die Arbeitswagen und Draisinen rc. werden nicht mehr unter dem Transportmittelbestande, sondern unter „Geräthschaften" geführt.

123. Im Jahre 1870 wurden abgelassen:

auf der Strecke	Eil-, Courier-, Schnell- und Extrazüge	Personenzüge	Güter- u. gemischte Züge	Bauzüge
Leipzig-Hof	1427	3466	—	—
Leipzig-Werdau-Zwickau	—	—	7302	120
Zwickau-Werdau-Hof	—	—	8134	52
Zwickau-Werdau	—	692	—	—
Leipzig-Chemnitz	—	908	—	—
Gößnitz-Chemnitz	—	354	354	—
Riesa-Reichenbach	—			
Chemnitz-Reichenbach	875	2629	—	—
Riesa-Chemnitz	—			
Riesa-Zwickau	—	—	4481	172
Reichenbach-Eger	700	2035	2848	59
Chemnitz-Annaberg	—	2657	1948	35
Werdau-Zwickau-Schwarzenberg	—	2405	1086	16
Schlema-Schneeberg	—	5656	189	—
Chemnitz-Lugau	—	—	1460	—
Chemnitz-Hainichen	—	—	3095	24
Gößnitz-Glauchau	—	2467	1782	19
Borna-Kieritzsch-Leipzig	—	—	4001	6
Dresden-Chemnitz	744	5003	3639	139
Dresden-Bodenbach	27	4411	3016	371
Dresden-Görlitz	699	3874	4737	15
Zittau-Groß-Schönau	—	—	3674	—

140 u. 146. Da die Anzahl der in den Militairzügen beförderten Personen und Gütercentner nicht notirt ist, so sind bei diesen Durchschnittsberechnungen auch die in solchen Zügen zurückgelegten Achsmeilen außer Ansatz gelassen.

150a. Hierin sind 240 296 Achsmeilen enthalten, welche die Wagen in Militair-Transporten zurückgelegt haben.

152a. Ebenso hierin 2 951 126 Achsmeilen.

163 u. 174. Außer den hier aufgeführten Personen und Gütern sind noch Civil- und Militair-Personen, Militair-Effekten, Munition und Proviant rc. in Extra- und Militairzügen befördert worden. Die Anzahl der in den Extra- und Militairzügen beförderten Personen und Gütercentner ist nicht notirt. Hinsichtlich der umfangreichen Militairzüge sind dagegen ad V dieses Berichts nähere Mittheilungen gemacht.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

177c u. 178a. Außerdem sind noch Militair-Fahrzeuge und Pferde befördert, deren Anzahl aber nicht notirt ist. (Siehe die Erläuterung zu Kol. 163 u. 174.)

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin sind 2614 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

219. Dagegen repräsentiren die hier aufgeführten 389 637 Thlr. die Einnahmen für außergewöhnliche Militair-Transporte. (Siehe jedoch ad V dieses Berichts.)

222. Die in vorstehender Erläuterung erwähnten Einnahmen für Militair-Transporte sind bei diesen Procentsätzen außer Berechnung gelassen.

224. Außerdem sind aus dem Erneuerungsfonds nach Abzug der Erlöse für altes, unbrauchbares aber wieder verwerthetes Material 1 216 026 Thlr. aufgewendet worden.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

235 u. 236. Mit Einschluß der in der Erläuterung zu Kol. 224 erwähnten 1 216 026 Thlrn. würden die Ausgaben für die Bahn-Verwaltung 2 176 507 Thlr. überhaupt, 20 067 Thlr. pro Meile und 2664 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen haben.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

261. Diese 974 404 Thlr. repräsentiren die Einlagen in den Erneuerungsfonds, welche zu den Betriebs-Ausgaben gerechnet werden.

262. Diese Durchschnittssummen beziehen sich auf die Ausgaben der allgemeinen Verwaltung.

266. Werden die aus dem Erneuerungsfonds verwendeten 1 216 026 Thlr. (siehe Erläuterung zu Kol. 224) den Ausgaben hinzurechnet, dann betragen dieselben 38,78 Proc. für die Bahn-, 57,81 Proc. für die Transport- und 3,44 Proc. für die allgemeine Verwaltung.

287 u. 289. Bei dieser Vergleichung ist jedoch zu berücksichtigen, daß die mit Extra- und Militairzügen beförderten Personen und Güter nicht notirt sind.

292 u. 295. Da die Einlagen in den Erneuerungsfonds zu den Betriebs-Ausgaben gerechnet werden, so haben die Ausgaben des Jahres 1869 ... 5 195 978 Thlr. und der Ueberschuß 4 642 350 Thlr. betragen, welche Summen diesen Vergleichungen zu Grunde gelegt worden sind.

344 u. 345. Wegen der Einstellung des Personen- und Güterverkehrs in Folge der Militair-Transporte ist das Nähere ad V dieses Berichts mitgetheilt.

353a. Hierunter befinden sich 412 Thlr. gezahlte Wartegelder.

353b. An dem hier aufgeführten Betrage haben 394 bei den Wittwen lebende Kinder Theil.

363a. Von den hier aufgeführten Personen beziehen 5 Wartegeld.

364. Außerdem sind 394 unterstützungsberechtigte Kinder vorhanden, welche bei den Wittwen leben.

15. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1869 bis ult. Juni 1870.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik Seite 157 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

III. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. Juni 1870 folgende Linien:

Linie	Länge
1) die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Zuffenhausen, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach, Aulendorf und Ravensburg nach Friedrichshafen	36,54 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Bietigheim über Heilbronn nach Jagstfeld (5,42 Meilen) nebst der am 27. September 1869 eröffneten Fortsetzung nach Osterburken (5,03 M.), zusammen	10,45 „
b) von Heilbronn über Hall nach Crailsheim	11,62 „
c) von Crailsheim nach Goldshöfe	4,04 „
d) von Crailsheim nach Mergentheim, eröffnet am 23. Oktober 1869	7,80 „
e) von Canstatt über Gmünd, Aalen, Wasseralfingen und Goldshöfe nach Nördlingen	15,20 „
f) von Aalen nach Heidenheim	2,96 „
g) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen, Rottenburg, Horb und Rottweil (16,41 Meilen) nebst der am 26. August 1869 eröffneten Fortsetzung nach Villingen (3,55 M.), zusammen	19,96 „
h) von Tübingen nach Hechingen	3,26 „
i) von Rottweil nach Tuttlingen, eröffnet am 15. Juli 1869	3,65 „
k) von Ulm über Blaubeuren nach Ehingen (4,45 M.) nebst der am 15. Juni 1870 eröffneten Fortsetzung nach Riedlingen (4,24 M.) und der am 10. Oktober 1869 eröffneten Strecke von Riedlingen nach Herbertingen (1,48 Meilen), zusammen	10,17 „
l) von Waldsee nach Saulgau, eröffnet am 25. Juli 1869	3,94 „
und von Saulgau nach Mengen, eröffnet am 10. Oktober 1869	1,98 „
m) von Zuffenhausen nach Ditzingen (0,99 Meilen) nebst der am 1. Dezember 1869 eröffneten Fortsetzung nach Weil der Stadt (2,36 Meilen), zusammen	3,35 „
n) von Pforzheim nach Wildbad	3,06 „
zusammen	137,98 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Jagstfeld-Osterburken, Crailsheim-Mergent-

heim, Rottweil-Villingen, Rottweil-Tuttlingen, Ehingen-Riedlingen, Herbertingen-Riedlingen, Saulgau-Mengen, Waldsee-Saulgau und Ditzingen-Weil der Stadt beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 127,27 Meilen.

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,09 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,33 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet hat.

IV. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1869/70 wurden 2 hölzerne, im Baubezirk Reutlingen belegene Brücken in eiserne umgebaut.

An **Stationsbauten** von größerem Umfange kamen zur Ausführung: die Herstellung eines zweiten Dienstwohngebäudes auf dem Bahnhofe Mühlacker, eines solchen auf dem Bahnhofe Geislingen, der Bau eines Dienstwohngebäudes und die Vergrößerung des Stationsgebäudes auf der Station Amstetten, die Erbauung eines neuen Güterschuppens auf der Station Langenschemmern und eines provisorischen Eilgüterschuppens auf dem Bahnhofe Heilbronn, die Vergrößerung der Stationsgebäude in Laupheim, Mochenwangen und Meckenbeuren, sowie der Güterschuppen in Ludwigsburg und Ravensburg, die Herstellung von Wärterschilderhäusern im Bauamtsbezirk Crailsheim und die Vergrößerung von 7 Wärterhäusern im Bauamtsbezirk Eßlingen, die Erbauung von Abtritten auf den Stationen Untertürkheim, Ebersbach und Eislingen, die Aufstellung von 7 Läutewerken zwischen den Stationen Amstetten und Geislingen, sowie eines elektrischen Zuggeschwindigkeit-Messers.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1869/70 um 29 Lokomotiven, 102 Personen- und 542 Güter- und Arbeitswagen vermehrt.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die Beamten-Pensions- rc. Kasse sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 spezielle Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1869/70 nicht eingetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Von den in Folge des Eisenbahnbau-Gesetzes vom 13. August 1865 zu erbauenden Linien wurde die Strecke Tuttlingen-Immendingen (1,4 Meilen) am 26. Juli 1870 eröffnet, die Strecke Mengen-Scheer (0,5 M.) von der unteren Donaubahn wurde am 13. November 1870 dem Betriebe übergeben, wogegen die Strecke Scheer-Sigmaringen noch im Bau begriffen war; von der Allgäubahn wurde die Strecke Waldsee-Kißlegg (2,7 M.) am 15. September 1870 eröffnet, die Strecke Kißlegg-Leutkirch befand sich im Bau, ebenso die Strecke der Schwarzwaldbahn von Weil der Stadt bis Nagold.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

13. Die Bahn ist doppelgeleisig auf den Strecken Mühlacker-Ulm (18,59 M.), Canstatt-Fellbach (0,79 M.) und Aalen-Goldshöfe (0,89 M.).

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

178b. Außerdem wurden noch 13 224 Wagenladungen Vieh befördert.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1865 stattgefunden, die in den früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

---

16. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 158 und über die Verwaltung der dem Bergisch-Märkischen Unternehmen hinzugetretenen Hessischen Nordbahn der Jahrgang 1868 der Statistik S. 174 nähere Mittheilungen.

II. **Bahngebiet.** Dem in 2 Haupt-Abtheilungen, die eigentliche Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, zerfallenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen sind im Jahre 1870 folgende Strecken hinzugetreten: die Zweigbahn von München-Gladbach nach Odenkirchen am 1. Februar, die Zweigbahn von Bochum nach Riemke und Herne am 28. Mai, die Strecke von Schwerte nach Arnsberg, erster Abschnitt der oberen Ruhrthal-Bahn, am 1. Juni, die Verbindungsbahn von Neuß nach Düsseldorf mit fester Rheinbrücke bei Düsseldorf am 24. Juli, die Verbindungsbahn von Dahlhausen nach Laer am 10. Oktober, die Strecke von Bergisch-Gladbach nach Bensberg (Schlußstrecke der

Zweigbahn von Mühlheim a. Rh. nach Bensberg) am 15. Oktober. Die Zweigbahn von Bochum nach Riemke und Herne und die Verbindungsbahn von Dahlhausen nach Laer dienen lediglich dem Güterverkehr, während die übrigen Strecken für den Personen- und Güterverkehr benutzt werden.

Am Schlusse des Jahres 1870 waren folgende Linien im Betriebe:

1) die Bergisch-Märkische Bahn mit den Strecken:
von Aachen nach Obercassel, einschließlich der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach der Grube Kämpchen . . . . 11,72 Meilen,
„ Märkisch-Gladbach bis Homberg . 5,59 „
„ „ „ „ Odenkirchen 1,00 „
„ Viersen bis Venlo (einschließlich des 0,40 Meilen langen Holländischen Abschnittes von der Preußisch-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo) 2,96 „
„ Neuß bis Düsseldorf mit fester Rheinbrücke . . . . 1,00 „
„ Düsseldorf bis Dortmund . . . 11,36 „
„ Dortmund „ Soest . . . . 7,16 „
„ Hengstei bis Holzwickede (einschließlich der Verbindungsbahn bei Cabel) . 2,61 „
„ Unna bis Hamm . . . . . 2,34 „
„ Dortmund bis Duisburg . . . 7,24 „
„ Witten bis Langendreer . . . 0,70 „
„ Langendreer bis Laer . . . . 0,41 „
„ Bochum bis Riemke und Herne . 1,55 „
„ Steele bis Hattingen . . . . 1,40 „
„ Dahlhausen bis Laer . . . . 1,20 „
„ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde . . . . 0,58 „
die Rheinhauser Verbindungsbahn . . 0,17 Meilen,
von Mühlheim a. d. Ruhr bis Oberhausen . . . . 0,89 „
„ Styrum bis Ruhrort . . . . 1,21 „
„ Steele bis Vohwinkel . . . . 4,47 „
„ Haan bis Mülheim a. Rhein . 3,89 „
„ Ohligs-Wald bis Solingen . . 0,77 „
„ Mülheim a. Rhein bis Bensberg 1,85 „
„ Barmen-Rittershausen über Lennep bis Remscheid . . . . . . 2,32 „
„ Schwerte bis Arnsberg . . . 5,85 „
„ Letmathe bis Iserlohn . . . . 0,73 „

2) die Ruhr-Sieg-Eisenbahn mit den Strecken:
von Hagen bis Siegen (14,10 M.) und von Herdecke bis Einhaus (0,29 M.), zusammen . . . . 14,39 „

3) die Hessische Nordbahn
von Warburg bis Gerstungen (einschließlich des der Westfälischen Staatsbahn gehörigen Abschnittes Warburg-Haueda 0,62 M. und der mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlichen Strecke Kassel-Guntershausen 1,45 M.) . . . . 17,58 „
und von Hümme nach Carlshafen . . 2,24 „

zusammen 114,93 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn mit Rücksicht auf die im Jahre 1870 erfolgte Betriebs-Eröffnung der oben ad II dieses Berichts benannten Strecken und da die Strecken von Kohlscheidt nach der Grube Kämpchen, von Langendreer nach Laer, von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde, von Herdecke bis Einhaus, die Rheinhauser Verbindungsbahn und die Verbindungsbahn bei Cabel, sowie die neuen Strecken von Bochum nach Riemke und Herne und von Dahlhausen nach Laer lediglich dem Güterverkehr dienen, 86,83 Meilen im Personen- und 90,40 Meilen im Güterverkehre.

Außer den vorstehend aufgeführten 114,93 Meilen waren noch 18,66 Meilen Anschlußbahnen für industrielle Etablissements vorhanden resp. im Betriebe.

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahmen und Ausgaben.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn getrennt verrechnet, dagegen werden die Kosten der gemeinschaftlichen Transportverwaltung nach dem Durchschnitts-Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen zur Vertheilung gebracht; die Kosten der ebenfalls gemeinschaftlichen allgemeinen Verwaltung werden nach dem Verhältniß der Bahnlänge repartirt. Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen werden vertheilt nach den durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und die übrigen gemeinschaftlichen Einnahmen aus dem Transportbetriebe nach dem für die Vertheilung der Kosten der Transportverwaltung bestehenden Maßstabe.

Für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden die Einnahmen getrennt gebucht und erhält hiervon die Bergisch-Märkische Eisenbahn 45 Prozent für die Verzinsung des Anlage-Kapitals und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 55 Prozent für die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungskosten.

IV. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Das zweite Geleise ist hergestellt auf den Strecken:

von Aachen bis Palenberg . . . . 1,98 Meilen,
„ Lindern bis Neuß . . . . . . 6,15 „
„ M. Gladbach bis Viersen . . . 1,06 „
„ Uerdingen bis Homberg . . . . 1,28 „
„ Neuß bis Düsseldorf . . . . . 0,95 „
„ Düsseldorf bis Hagen . . . . 7,11 „
„ Hagen bis Dortmund . . . . 3,89 „
„ Dortmund bis Soest . . . . . 6,65 „
„ Hengstei bis Holzwickede . . . . 2,34 „
„ Cabel bis Hohensyburg . . . . 0,14 „
„ Schwerte bis Arnsberg . . . . 0,49 „
„ Rittershausen bis Ronsdorf . . 0,28 „
„ Vohwinkel bis Dornap . . . . 0,06 „
von Haan bis Mühlheim a. Rh. . . . . 1,43 Meilen,
„ Mülheim a. Rh. bis B. Gladbach . . 0,07 „
„ Ohligs bis Solingen . . . . . . 0,04 „
„ Langendreer bis Mülheim a. d. Ruhr . 4,26 „
„ Styrum bis Ruhrort . . . . . . 0,18 „
„ Hengstei bis Altena . . . . . . 3,18 „
„ Grevenbrück bis Creuzthal . . . . 3,33 „
auf den zwischen der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg-Eisenbahn gemeinschaftlichen Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Einhaus . . . . 1,18 „
von Altmorschen bis Gerstungen . . . . 4,86 „
auf den Bahnhöfen der Hessischen Nordbahn 0,41 „

zusammen 51,31 Meilen.

(Die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,45 M.) ist zwar doppelgeleisig, hier aber nicht zu berücksichtigen, weil für die Benutzung der Hessischen Nordbahn nur ein Geleise zu rechnen ist). Von den doppelgeleisigen 51,31 Meilen wurde das zweite Geleise im Jahre 1870 fertiggestellt auf den Strecken: Lindern-Wickrath, Nordkanal bei Neuß bis Neuß, Dortmunderfeld-Hörde und Altmorschen-Bebra.

Ende 1870 war das zweite Geleise noch im Bau begriffen auf den Strecken: Haan-Schlebusch, Aprath-Neviges und Kupferdreh-Ueberruhr.

2) **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Die bei Anlage des zweiten Geleises auf den obengenannten Bahnstrecken erforderliche Herstellung kleinerer Brücken kamen zur Ausführung. Ferner wurde die Gladbachbrücke verlängert, der Bau einer Wege-Unterführung bei Gladbach begonnen, die Brücke über den Neersfluß umgebaut, an der Ruhrbrücke bei Wetter die Brüstungsmauern hergestellt und die durch Hochfluthen zerstörte 23′ weite gewölbte Brücke über die Hasselbach zwischen Rotenburg und Bebra zur Hälfte abgebrochen und diese durch eine 30′ weite Brücke ersetzt.

Zur bessern Entwässerung des Bahnkörpers wurde an Stelle undurchlässiger Erdbankets mit der Ausführung der in den vorhergehenden Jahren begonnenen Herstellung von Bankettmauerwerk fortgefahren.

Neue Anschluß-Anlagen für industrielle Etablissements gelangten zur Ausführung: 3276 lfde. Ruthen Geleise, 48 Weichen und 2 Drehscheiben. Zur Erweiterung bereits vorhandener Anschluß-Anlagen wurden hergestellt 170 lfde. Ruthen Geleise und 4 Weichen; dagegen kamen 3 Anschlüsse in Wegfall.

3) **Stationsbauten.** Außer zahlreichen kleineren Stationsbauten wurden folgende Bauten größeren Umfangs ausgeführt:

Bezeichnung der Bahnhöfe.	Stationsgebäude.	Güterschuppen.	Lokomotivschuppen.	Wasserstationen.	Wagenschuppen.	Werkstätten-Gebäude.	Familienhäuser und Dienstwohngebäude.	Wirthschaftsgebäude.	Einfriedigungs-Mauern.	Entwässerungs-Kanäle.	Geleise.	Weichen.	Drehscheiben.	Kreuzungen.	Pflaster.	Brücken.
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	lfde. Rthn.	lfde. Rthn.	lfde. Rthn.	Anz.	Anz.	Anz.	□-Rth.	Anz.
Märkisch-Gladbach	—	—	1	—	—	—	—	—	24	188	281	6	—	—	—	—
Corschenbroich	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuß	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	1240	23	—	2	—	—
Viersen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	144	3	3	—	670	—
Crefeld	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Homberg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mühlheim a. Rh.	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	187	3	—	—	—	—
Vohwinkel	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	800	11	1	—	—	—
Langenberg	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barmen-Rittershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250	7	—	—	—	1
Haspe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—
Hagen	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Westhofen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	266	—	—	—	—	—
Schwerte	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1	—	—	—
Holzwickede	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Unna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	58	—
Hamm	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	200	—	4	—	—	—
Witten	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Annen	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barop	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Riemke	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	530	7	—	—	—	—
Steele	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	456	14	1	7	400	—
Dahlhausen	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hattingen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Essen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—
Mülheim a. d. Ruhr	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Letmathe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145	5	—	1	—	—
Altena	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guxhagen	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Hönebach	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—

4) **Telegraphen-Anlagen.** Auf den Bergisch-Märkischen linksrheinischen Bahnstrecken wurde die 0,34 Meilen lange Korrespondenzlinie Kaldenkirchen-Venlo beendet, drei Drahtleitungen von Neuß zur Düsseldorfer Rheinbrücke ausgeführt und in Venlo und Neuß ein zweiter Morsé-Apparat und 26 eiserne Glockenhäuser aufgestellt. Auf den rechtsrheinischen Bahnstrecken wurden von Steele bis zum Hüttenwerk Neu-Schottland und zur Zeche Drimelsberg eine Läuteleitung, von Düsseldorf bis an die Hammer Straße eine vierte Leitung und von Bochum bis Riemke und zur Zeche Königsgrube eine Sprechleitung hergestellt. Auf der Hessischen Nordbahn wurde die Einschaltung der Morsé-Apparate in die Sprechleitung vervollständigt, so daß nunmehr sämmtliche Stationen der Strecke Warburg-Gerstungen und der

Zweigbahn Hümme-Carlshafen mit diesen Apparaten ausgerüstet sind. Die hölzernen Läutewerksbuden auf der Bahnstrecke Kassel-Bebra wurden durch gußeiserne Glockenhäuser ersetzt. In Bebra und Gerstungen wurde je ein zweiter Morse-Apparat aufgestellt.

V. **Industrielle Anlagen.** a) **Werkstätten.** Zur Ausführung von Lokomotiv- und Wagen-Reparaturen, Erbauung von Wagen ꝛc. sind eingerichtet: eine Central-Werkstätte zu Witten, sowie Werkstätten zu Aachen, M. Gladbach, Crefeld, Homberg, Neuß, Mülheim a. Rhein, Düsseldorf, Langenberg, Elberfeld, Hagen, Siegen, Steele, Duisburg, Ruhrort Hafen, Ruhrort Rhein, Oberhausen, Dortmund, Holzwickede, Hamm und Soest für die Bergisch-Märkischen Strecken und in Kassel eine mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Werkstätte für die Hessische Nordbahn. In den Werkstätten der Bergisch-Märkischen Bahn wurden beschäftigt: 1452 Handwerker und 240 Handarbeiter, welche in Tagelohn 332 638 und in Akkord 183 449 Tagewerke geleistet haben, wofür an Lohnarbeiter 229 390 Thlr., an Akkordarbeiter 224 754 Thlr. und durchschnittlich pro Tag in Lohn 20,7 Sgr. und in Akkord 36,4 Sgr. gezahlt sind; in der Werkstätte der Hessischen Nordbahn wurden beschäftigt: 280 Arbeiter und an dieselben ein Lohn von 61 053 Thlrn. oder pro Tag von 21,8 Sgr. gezahlt.

b) **Gasanstalt zu Witten.** Die Gasanstalt wurde am 21. November 1864 in Betrieb genommen. Das Anlage-Kapital derselben wird durch den Ueberschuß, welcher der den verschiedenen beim Konsum des Gases betheiligten Verwaltungs-Ressorts in Rechnung zu stellende Gaspreis (1 Thlr. 15 Sgr. für 1000 Kbfß.) gegen die Fabrikationskosten ergiebt, getilgt. Letztere berechnen sich ohne Zinsen auf 21 Sgr. 11 Pf. pro 1000 Kbfß. und einschließlich von 5 Prozent Zinsen von dem Anlage-Kapital auf 1 Thlr. 3 Sgr. 2 Pf. und von dem ult. 1869 verbliebenen Anlage-Kapital auf 27 Sgr. 7 Pf. pro 1000 Kbfß.

c) **Imprägnir-Anstalt zu Baal.** In der Imprägnir-Anstalt zu Baal wurden die auf den linksrheinischen Bahnstrecken Aachen-Düsseldorf-Ruhrort und Viersen-Venlo verwendeten Bahnschwellen, Telegraphenstangen, Pfähle ꝛc. durch Kochen in Kreosot imprägnirt. Das hierzu erforderliche Kreosot wurde größtentheils durch Destillation von Kohlentheer in der Anstalt selbst hergestellt. Die Betriebskosten betrugen:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Anschaffungskosten der Betriebs-Materialien incl. der aus dem Vorjahre übernommenen Bestände	10894	26	8
Unterhaltung der Geräthe	372	21	11
Arbeitslohn	4107	21	5
zusammen	15375	10	—

Die Einnahmen für verkaufte Nebenprodukte betrugen	1668 Thlr. 21 Sgr. 8 Pf.,	
die auf das Jahr 1871 übernommenen Bestände haben einen Geldwerth von	6439 „ 22 „ 6 „	8108 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf.
so daß die Imprägnirungskosten betragen		7266 Thlr. 25 Sgr. 10 Pf.

Imprägnirt sind 387 Telegraphenstangen = 1935 Kbfß., 31 735 Querschwellen = 95 205 Kbfß., 2272 Weichenschwellen = 13 479 Kbfß., 600 Pfähle und 8 Pfosten = 616 Kbfß, zusammen 111 235 Kbfß. Es berechnen sich hiernach die Imprägnirungskosten für 1 Kbfß. Holz auf 1 Sgr. 11,5 Pf.

VI. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 sind den älteren Beständen hinzugetreten: durch Neubeschaffung: a) **Lokomotiven:** 35 doppelt gekuppelte Lastzug-Maschinen, 12 gekuppelte Tendermaschinen für Personenzüge und 14 gekuppelte Schnellzugmaschinen. (Wegen Unbrauchbarkeit sind ausrangirt und verkauft 4 ungekuppelte Personenzugmaschinen.) b) **Personenwagen:** 1 vierrädriger (Salon-) Wagen I. Klasse, 20 sechsrädrige Wagen I. und II. Klasse, 42 sechsrädrige Wagen III. Klasse mit überhaupt 124 Plätzen I., 592 II. und 2520 III. Klasse. In zwei Personenwagen I. und II. Klasse wurden zwei Endcoupés und in zwei Personenwagen je 2 Mittelcoupés zum Gebrauch für die Postverwaltung eingerichtet. Die Vermehrung der Sitzplätze beträgt 124 I., 560 II. und 2480 III. Klasse. c) **Gepäckwagen:** 2 sechsrädrige à 200 Ctr., 2 dergl. à 180 Ctr., 1 dergl. à 100 Ctr. und 3 dergl. à 200 Ctr. Ladefähigkeit. d) **Bedeckte Güterwagen.** Für die Bergisch-Märkische Bahn wurden 301 Stück 4rädrige à 200 Ctr. Ladefähigkeit neu beschafft und 3 Wagen durch Umbau auf höhere Ladefähigkeit gebracht; für die Hessische Nordbahn ist ein 4rädriger Güterwagen von 200 Ctr. Ladefähigkeit geliefert. e) **Offene Güterwagen.** Für die Bergisch-Märkische Bahn sind neu beschafft: 1613 vierrädrige offene Güterwagen à 200 Ctr. und 1 achträdriger à 800 Ctr. Tragfähigkeit. (Abgängig wurden 6 Kieswagen à 70 Ctr. und 1 desgl. von 100 Ctr. Ladefähigkeit.)

Für die Hessische Nordbahn kam 1 vierrädriger offener Güterwagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit in Zugang.

VII. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personenwagen war durchschnittlich besetzt auf der

	Personen	Einnahme (Sgr.)	im Jahre
Bergisch-Märkischen Bahn mit	4,37	10,60	1870,
„ „ „	4,35	10,56	1869,
Hessischen Nordbahn	5,44	13,03	1870,
„ „	3,33	11,56	1869.

Auf jede beladene Güter-, Vieh- ꝛc. Wagenachse kamen durchschnittlich auf der

	Ctr.	Einnahme (Sgr.)	im Jahre
Bergisch-Märkischen Bahn	41,63	9,29	1870,
„ „	43,73	8,02	1869,
„ „	40,49	8,08	1868,
Hessischen Nordbahn	35,56	5,58	1870,
„ „	32,04	5,62	1869.

Die leer gelaufenen Güterwagen betrugen bei der Bergisch-Märkischen Bahn 25,18 Prozent und bei der Hessischen Nordbahn 30,48 Prozent der beladenen.

VIII. **Betrieb,** Einwirkungen des Krieges auf denselben. Bis zum Ausbruch des Krieges, beziehungsweise bis zum 24. Juli,

dem Tage des Beginns der Truppen-Transporte, wurde der Betriebsdienst in regelmäßiger Weise und ohne wesentliche Störungen ausgeführt. In Folge der Militair-Transporte mußte sowohl der Personen- als der Güterverkehr an einigen Tagen des Monats Juli gänzlich eingestellt werden. Im Ganzen wurde die Bergisch-Märkische Bahn in Folge ihrer Lage und Richtung zu den größeren Garnisonplätzen und Sammelpunkten nicht in gleichem Verhältnisse zu ihrer Länge für militairische Zwecke in Anspruch genommen, wie dies bei den größeren Nachbarbahnen der Fall gewesen. In Folge dessen war die Einnahme aus dieser extraordinären Transportthätigkeit eine vergleichsweise geringere.

Es wurden befördert und an Einnahmen aus den Militair-Transporten erzielt: auf der Bergisch-Märkischen Bahn

für 423 949 Militair-Personen (incl. Kriegsgefangene) an Fahrgeld	185 003	Thlr.,
„ 39 054 Militair-Pferde, 4611 Militairwagen und Geschütze an Fracht	179 150	„
auf der Hessischen Nordbahn:		
„ 284 393 Militair-Personen an Fahrgeld	52 563	„
„ 34 774 „ -Pferde „ Fracht	30 651	„
„ 4592 „ -Fahrzeuge „ „	20 498	„
zusammen	467 865	Thlr.

Außer den Militair-Transporten, welche die Bahn berührten, wurden für Militair- rc. Zwecke, resp. für die Ausrüstung und Verwaltung der okkupirten französischen Bahnen 36 Lokomotiven und 26 Telegraphen-Apparate verwendet und den Betriebs-Kommissionen und Feld-Eisenbahn-Abtheilungen 428 Beamte überwiesen.

IX. **Personen-Verkehr.** Retourbillets, sowie Schüler- und Abonnementskarten zu ermäßigten Preisen wurden bereits früher eingeführt. Letztere wurden am 1. Februar für die drei ersten Wagenklassen, gültig für 25 Hin- und Rückfahrten innerhalb eines Monats, mit einer Ermäßigung von 40 Prozent versuchsweise eingeführt, vom 1. Oktober ab aber auf 30 Hin- und Rückfahrten innerhalb eines Zeitraums von 3 Monaten ausgegeben.

Es wurden verabfolgt auf der Bergisch-Märkischen Bahn: 259 Schülerbillets für 9857 Tage und einem Ertrage von 1223 Thlrn., 699 Abonnementskarten für 40 220 Fahrten und einem Ertrage von 3651 Thlrn. Rundreise-Billets wurden verausgabt von Harburg, Bremen, Hannover und Braunschweig über Kassel, Frankfurt a. M., Heidelberg, Bingen, Neuß, Düsseldorf und Soest 77 Billets II. und 85 Billets III. Klasse; von **Berlin** nach dem Rhein über Magdeburg, Oschersleben, Jerxheim, Holzminden, Soest, Elberfeld, Mülheim a. Rh., Köln, Koblenz, Frankfurt a. M. und Halle 59 Billets II. und 76 Billets III. Klasse.

In dem am 1. November 1869 eingerichteten internationalen Verkehr über die Preußisch-Braunschweigische Route zwischen den Stationen London via Ostende, Antwerpen und Brüssel einer- und Berlin und Leipzig andererseits über Köln, Mülheim a. Rh. mit den Billetpreisen der Norddeutschen Route wurden 137 Billets I. und 256 Billets II. Klasse verausgabt.

X. **Güter-Verkehr.** Für die Bergisch-Märkische Bahn ist vom 1. Oktober ab ein neuer Lokaltarif eingeführt, wozu die Eröffnung der Verbindungsbahn Neuß-Düsseldorf mit fester Rheinbrücke wesentlich Veranlassung gab. Dem neuen Tarif ist das für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde am 10. Juni 1870 erlassene Betriebs-Reglement zu Grunde gelegt.

Die Klassifikation schließt sich der von den wichtigsten Verbänden Norddeutschlands angenommenen im Wesentlichen an. Für den Verbands-Verkehr kamen mehrfache Tarif-Veränderungen zur Ausführung.

XI. **Genossenschafts-Kassen** der Angestellten und Arbeiter der Bahn. Neben der Pensionskasse der definitiv angestellten und der Pensions- und Unterstützungskasse für die im Staatsdienste nicht definitiv angestellten Beamten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, über welche das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 155 mitgetheilt ist resp. die Kol. 346—365 der Tabellen das Nähere enthalten, und der Pensionskasse für die Beamten der Hessischen Nordbahn, welche zwar mit dem 1. Januar 1870 mit der Pensions- und Unterstützungskasse der Bergisch-Märkischen Bahn vereinigt ist, aber für das Jahr 1870 noch getrennt geführt werden mußte, bestehen noch:

1) eine Kranken-Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Bergisch-Märkischen Bahn, an welcher ult. 1870 Theil nahmen 4525 Beamte und 3406 Arbeiter. Diese Kasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 6337 Thlrn.;

2) ein Fonds zur Unterstützung an Beamte und deren Hinterbliebene, sowie ein solcher für Unterstützungen an im Dienste verunglückte Beamte und deren Hinterbliebene bei der Hessischen Nordbahn. Der zuerst gedachte Fonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 25 Thlrn. und der zuletzt erwähnte von 4385 Thlrn.;

3) ein Sterbekassen-Verband, welchem jeder Beamte und ständige Arbeiter der Hessischen Nordbahn beitreten kann, sowohl für sich, als für seine Ehefrau. Für jeden vorkommenden Sterbefall wird eine Unterstützung von 50 Thlrn. gewährt, wofür die Mittel gefunden werden in den Beiträgen, welche monatlich 3 Sgr. betragen, vorbehaltlich der nöthig werdenden Ausgleichung bei erfolgter Ueberzahlung. Dem Verbande gehörten 1884 Mitglieder an. Die Einnahme betrug 2380 Thlr., die Ausgabe 2587 Thlr., mithin die zu deckende Mehrausgabe 207 Thlr.

XII. **Neue Bahnlinien.** Am Schlusse des Jahres waren im Bau begriffen:

a) die Ruhrthal-Eisenbahn und zwar die untere Abtheilung Düsseldorf-Kupferdreh, ca. 5 Meilen lang, die mittlere Abtheilung Hattingen-Herdecke, ca. 3¾ Meilen lang und die obere Abtheilung Arnsberg-Warburg, ca. 11,4 Meilen lang, sowie die Zweigbahn von Fröndenberg nach Menden, 0,67 Meilen lang;

b) die Volmethal-Eisenbahn, 3¼ Meilen lang;

c) die Strecke Aachen-Landesgrenze (Welkenraedt), ca. ¾ Meilen lang.

Projektirt sind:

1) die Bahnstrecke von Odenkirchen über Jülich nach Düren und Stolberg, ca. 9 Meilen lang;

2) die Strecke Mülheim a. Rh.-Deutz, ca. ½ Meile lang;

3) die Zweigbahn von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr, 1,9 Meilen lang;
4) die Verbindungsbahn von Ueberruhr nach Dahlhausen, ⅔ Meilen lang;
5) die Zweigbahn von Finnentrop nach Olpe (Rothemühle), 4¼ Meilen;

In der Ausarbeitung begriffene Projekte sind:

6) die Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg- und Main-Weser-Bahn;
7) die Linie von Deutz im Aggerthale aufwärts bis Ründeroth;
8) die Linie von Köln nach M. Gladbach und Roermonde;
9) die Linie von Lennep über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth;
10) die Zweigbahn von Born über Wermelskirchen nach Opladen;
11) die Linie von Barmen-Rittershausen nach Blankenstein;
12) die Ennepethal-Bahn;
13) die Verbindungsbahn zwischen der oberen Abtheilung der Ruhrthal- und der Braunschweigischen Eisenbahn.

XIII. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol.

Bergisch-Märkische.

10b. Die Strecke von der Preußischen Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo (0,40 Meilen) ist Eigenthum des Holländischen Staats, der Betrieb derselben ist von der Seitens der Holländischen Staats-Regierung concessionirten „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen" der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen. Die Betriebs-Einnahmen für diese Strecke verbleiben, so lange sie den Betrag von 3000 Fl. nicht überschreiten, der Bergisch-Märkischen Verwaltung, wird der Ertrag höher, so tritt die Betheiligung des Holländischen Staats nach einer steigenden Skala ein. Die gesammten Einnahmen sind in den Hauptsummen enthalten.

11. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die im Jahre 1870 eröffneten Strecken (siehe ad II dieses Berichts) für den Güterverkehr . 90,40 Meilen = 680,89 Kilometer,
„ „ Personenverkehr 86,83 „ = 654,00 „
Die Gründe dieser Verschiedenheit ergeben sich aus der nachstehenden Erläuterung.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Güterverkehr zu 95,42 Meilen und für den Personenverkehr zu 90,89 Meilen angenommen, weil auf einzelnen Strecken ein Personenverkehr nicht stattfindet, weil ferner die geneigte Ebene Erkrath-Hochdahl doppelt und für einzelne Bahnstrecken wegen der sehr schwierigen Betriebs-Verhältnisse ein Zuschlag zu den wirklichen Längen hat eintreten müssen.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad IV dieses Berichts.

Bergisch-Märkische.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn sind in den Jahrgängen 1866, 1867, 1868 und 1869 der Statistik S. 159, 152, 174 resp. 194 speziell angegeben.

89. Von dem gesammten Anlage-Kapitale sind die Zinsen der für den Bau der Ruhr-Sieg-Bahn emittirten 3½prozentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Littr. A und B von 18 000 000 Thlrn. auf Höhe von 3½ Proz. vom Staate garantirt; außerdem genießen die für den Bau der Zweigbahn Finnentrop-Rothe Mühle zu emittirenden 3 600 000 Thlr. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen III. Serie Littr. C insofern eine Staats-Garantie, als das durch den Betriebs-Ueberschuß dieser Zweigbahn etwa nicht gedeckte Erforderniß zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen Littr. C auf den Reinertrag der Ruhr-Sieg-Eisenbahn von den Zinsen und der Amortisation der Obligationen Littr. A und B vorab verrechnet wird.

91d. Es sind dies 6rädrige Tender-Maschinen.

91e u. 113. Von den für die Bergisch-Märkische Bahn überhaupt vorhandenen 379 Maschinen sind 12 Stück der Nordbahn zur Benutzung überwiesen und die Anschaffungskosten derselben auch bei dieser verrechnet.

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 9 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Hessische Nordbahn.

100d. Ebenso hierin 2 vierrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen und 1 vierrädriger Postwagen.

Bergisch-Märkische.

121. Die Leistungen der Lokomotiven umfassen auch diejenigen der im Jahre 1870 nur theilweise im Betrieb gewesenen und später ausrangirten 4 Maschinen. Von den im Laufe des Jahres beschafften und resp. ausrangirten und nur zeitweise im Betriebe gewesenen 107 Maschinen können auf 1 Jahr reducirt nur 71 Stück und somit der Bestand für das ganze Jahr durchschnittlich auf 343 Stück angenommen werden.

Hessische Nordbahn.

121. Hierin sind auch die Leistungen der von der Bergisch-Märkischen Bahn überwiesenen 12 Maschinen enthalten.

Bergisch-Märkische.

129b. Die bei den Leerfahrten verbrauchten Kohlen können nicht angegeben werden, da solche mit den für Rangiren verwendeten zusammen zur Verrechnung gelangen.

139, 143 u. 145. Im Laufe des Jahres 1870 sind 62 sechsrädrige und 1 vierrädriger Personenwagen, 5 sechsrädrige Gepäckwagen, 1914 vierrädrige und 1 achträdriger Güterwagen neu beschafft und nur kurze Zeit im Betriebe gewesen. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 44 Personen- resp. 850 Gepäck- und Güterwagen mit 131 resp. 1702 Achsen und einer Durchschnittsleistung pro Achse von 5500 resp. 1490 Meilen.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

142a. Von den hier aufgeführten 1 938 502 Achsmeilen bei der Bergisch-Märkischen Bahn kommen 164 952 Meilen auf die der Verwaltung gehörigen 13 Postwagen. Die Achsmeilen der auf der Hessischen Nordbahn vorhandenen 3 Postwagen sind unter den von den Gepäck- und Güterwagen durchlaufenen Achsmeilen mitenthalten, weil die bezeichneten Wagen nur theilweise von der Post benutzt wurden.

Von den dem Fiskus gehörigen Postwagen wurden 622 801 Achsmeilen auf der Bergisch-Märkischen Bahn zurückgelegt.

Bergisch-Märkische.

147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, von Güterwagen sind in Arbeitszügen 395 345 Meilen zurückgelegt und deshalb bei Feststellung der Leistung pro Achse (Kol. 145) mitberücksichtigt.

149c. Hiervon kommen 3683 Achsmeilen auf die Verbands-Gepäckwagen.

150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personenverkehr benutzten Strecken von 86,83 Meilen = 654,00 Kilometer zu Grunde (siehe Erläuterung zu Kol. 11).

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

185b. Die hier aufgeführten Centnermeilen sind von den im Personenverkehre beförderten 4681 resp. 252 und 4592 Equipagen und Militair-Fahrzeugen zurückgelegt worden.

214a. Hier sind die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Equipagen incl. Militairwagen und Geschütze aufgeführt.

215a. Ebenso hier die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Pferde, die Einnahmen für die mit Güterzügen beförderten Pferde sind in Kol. 215b mitenthalten.

230. Hierin sind auch die Kosten für Beleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe und Telegraphen enthalten.

263. Der 734 Thlr. betragende Antheil des Holländischen Staats an der für die Strecke von der Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo aufgekommenen Brutto-Einnahme und derjenige des Preußischen Staats an der Brutto-Einnahme der von demselben verpachteten Strecke Warburg-Haueda der Westfälischen Bahn mit 16 167 Thlrn. sind hier verrechnet.

272. An der Dividende pro 1870 nahm ein Aktien-Kapital von 21 000 000 Thlrn. Theil, resp. wurde ein solcher Betrag von dem Gesammt-Aktien-Kapitale mit seiner Dividende auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesen.

277—284. Die Reserve- und Erneuerungsfonds für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn werden getrennt verwaltet. Zwischen beiden Bahnabtheilungen besteht nur insoweit ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß, als die Einnahmen und Ausgaben, welche aus dem gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus dem eigentlichen Transportdienste entspringen, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen zur Vertheilung gebracht werden.

Ueber das Vermögen dieser Fonds ist Folgendes anzuführen:	Bergisch-Märkischer Reserve- Fonds. Thlr.	Bergisch-Märkischer Erneuerungs- Fonds. Thlr.	Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds. Thlr.
Bestand ult. 1869	278 035	455 180	305 108
Einlagen und sonstige Einnahmen im Jahre 1870 incl. des Nominalwerthes angekaufter Effekten	215 728	1 406 767	245 407
zusammen	493 763	1 861 947	550 515
Die Ausgaben betragen:			
a) für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen, Brücken und andere bauliche Anlagen)	18 869	560 754	94 365
b) für Betriebsmittel	49 767	331 782	59 742
c) an sonstigen Ausgaben	1612	9	102 083
d) Nominalwerth verkaufter und ausgelooster Effekten	138 108	1100	400
Summe der Ausgaben	208 356	893 645	256 590
Der Bestand ult. 1870 beträgt	285 407	968 302	293 925

Bergisch-Märkische.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug:

im Jahre 1870 überhaupt 95,11 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 90,40 Meilen,
" " 1869 " 83,78 " " " " " 83,04 "

mithin 1870 mehr überhaupt 11,33 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 7,36 Meilen.

346—365. Die mit 748 602 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 115 805 Thlrn. beginnende Zeile auf den Pensionsfonds für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte. (Siehe ad XI dieses Berichts resp. Statistik pro 1867 S. 155.)

348. Diese 4839 Thlr. wurden nicht mehr, wie früher, von den Beamten beigetragen, sondern aus Betriebsfonds gezahlt.

17. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** des gesammten Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ging durch Vertrag vom 17. September 1856 am 1. Januar 1857 auf den Staat über und wird von der „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" geleitet.

Die Rechte und Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 15 von der Gesellschaft gewählten Mitgliedern und 6 Stellvertretern gebildeten Verwaltungsrath vertreten, welcher in allen wichtigen Angelegenheiten mit seinem Gutachten gehört wird, die Rechnungen prüft und dechargirt und ohne dessen Zustimmung die Tarife nicht unter gewisse Minimalsätze ermäßigt werden dürfen.

Die Verwaltung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens wird in gleicher Weise von der „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" geleitet, auch ist vom 1. Januar 1870 ab die Verwaltung der Neisse-Brieger und der Wilhelmsbahn auf dieselbe übergegangen.

Dem Verwaltungsrathe der Stargard-Posener, Neisse-Brieger und Wilhelms-Eisenbahn-Gesellschaft liegt die Vertretung der Interessen der Gesellschaften gegenüber dem Staate und der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ob, soweit es sich um Erfüllung der von Beiden in den bezüglichen Verträgen übernommenen Verpflichtungen handelt.

Für die Leitung der Geschäfte der Bahnunterhaltung und des engeren Betriebsdienstes der Wilhelmsbahn ist seit dem 25. April 1870 eine aus einem technischen und einem administrativen Mitgliede bestehende, der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn untergeordnete Behörde unter der Benennung „Kommission der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" mit dem Sitze in Ratibor eingesetzt, deren Mitglieder zugleich Mitglieder der Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn sind.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt folgende Linien:

A. Die Oberschlesische Eisenbahn

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz . . . . . 26,06 Meilen,
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna . . . . . 0,23 „
zusammen 26,29 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen:
a) von Kattowitz nach Emanuelsegen . . . . . 1,55 Meilen,
b) „ Myslowitz nach Neuberun . . . . . 3,04 „
c) „ Schoppinitz (oberhalb Kattowitz) nach der Preuß.-Russischen Landesgrenze bei Sosnowice . . . . . 0,24 „
d) von Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,31 „
e) „ Zabrze nach der Coaks-Anstalt . . . . . 0,42 „
f) „ Gleiwitz nach der Gleiwitzer-Hütte . . . . . 0,12 „
g) „ Morgenroth nach der Karl-Emanuelgrube . . . . . 0,39 „
h) „ Kattowitz nach der Karolinengrube mit der Abzweigung nach der Maschinenbau-Anstalt . . . . . 0,70 „
und dem Alfredschacht . . . . . 0,22 „
i) von Schwientochlowitz nach Königshütte . . . . . 0,39 „
nebst der Verlängerung nach dem Krugschacht . . . . . 0,38 „
k) von der Paulshütte nach der Abendsterngrube . . . . . 0,09 „
zusammen . . . . . 9,86 „
Ueberhaupt 36,15 Meilen.

Für Rechnung Fremder werden außerdem unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:
a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube . . . . . 0,37 Meilen,
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht . . . . . 0,06 „
c) „ Kattowitz nach der Ferdinandsgrube . . . . . 0,20 „
d) „ „ „ „ Baildonhütte . . . . . 0,07 „
e) „ „ „ „ Marthahütte . . . . . 0,08 „
zusammen . . . . . 0,78 „

Von vorstehenden . . . . . 36,93 Meilen
befindet sich die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelsegen . . . . . 1,55 Meilen,
im Betriebe der Wilhelmsbahn und die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . 0,23 „
ist an die Kaiser Ferdinands Nordbahn verpachtet. Den Fahrbetrieb zwischen Kattowitz (Schoppinitz) und der Landesgrenze bei Sosnowice . . . . . 0,24 „
besorgt die Warschau-Wiener Bahn. zusammen . . . . . 2,02 „
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 34,91 Meilen.
Die Zweigbahnen Paulshütte-Abendsterngrube (0,09 M.) und Kattowitz-Marthahütte (0,08 M.) sind im Jahre 1870 dem Betriebe übergeben, mit Rücksicht auf die Betriebszeit derselben beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 34,83 „

B. Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn

a) die Hauptbahn von Breslau nach Posen . . . . . 21,94 Meilen,
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau . . . . . 5,90 „
zusammen 27,84 Meilen.

Das Verhältniß der Breslau-Posen-Glogauer zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 164 näher angegeben.

C. **Die Stargard-Posener Eisenbahn**

von Stargard über Woldenberg nach Posen von . . . . 22,63 Meilen, über deren Verwaltung und Betrieb in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 180 nähere Mittheilungen enthalten sind.

D. **Die Neisse-Brieger Eisenbahn.**

Dieselbe läuft von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze = ... 0,35 Meilen
auf dem dreigeleisigen Bahnkörper der Oberschlesischen Eisenbahn und geht dann als selbstständige
Bahn über Grottkau nach Neisse . . . . 5,83 „
zusammen 6,18 Meilen.

In Folge des am 28. März 1870 Allerhöchst bestätigten, zwischen der Oberschlesischen und der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft am 30/31. Dezember 1869 geschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-, beziehungsweise Kaufvertrages ist der Betrieb und die Verwaltung der Neisse-Brieger Eisenbahn seit 1. Januar 1870 der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft übertragen und derselben behufs der Kapitalsabfindung an die Aktionäre der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft die Ausgabe von 4½ procentigen „Neisse-Brieger Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft" im Betrage von 1 200 000 Thlrn. verstattet. Bis zum 30. September 1872 ist es den Aktionären der Neisse-Brieger Eisenbahn freigestellt, eine Neisse-Brieger Stamm-Aktie gegen eine neue Prioritäts-Obligation und Empfang von 5 Thlr. baar für jede 100 Thlr. Nominalbetrag einer Neisse-Brieger Stamm-Aktie einzutauschen.

Nach erfolgter Amortisation der Prioritäts-Obligationen geht die Bahn in das Eigenthum der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft über.

E. **Die Wilhelmsbahn,**

1) die Hauptbahn von Cosel über Ratibor bis zur Preuß. Grenze bei Oderberg . . . . . 7,12 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Ratibor nach Leobschütz . . . . 5,05 „
b) „ Rendza über Rybnik und Nicolai nach der Idaweiche . . . . . . 9,20 „
c) „ Friedrichsgrube nach Lazisk . . . . 1,29 „
zusammen 22,66 Meilen.

Hierzu kommen folgende gepachtete Strecken:

1) von Kattowitz nach Emanuelsegen . . . . 1,55 Meilen,
der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörig,
2) von der Landesgrenze bis Oderberg . . . . 0,44 „
gepachtet von der Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Zusammen . . . . . 1,99 „
Ueberhaupt 24,65 Meilen.

Mittelst Vertrages vom 22. April 1857 ist von der Wilhelmsbahn-Gesellschaft die Verwaltung der Bahn dem Staate überlassen worden, welcher dieselbe der „Königl. Preußischen Direktion der Wilhelmsbahn" übertrug.

Durch den am 28. März 1870 Allerhöchst bestätigten, zwischen der Oberschlesischen und der Wilhelmsbahn-Gesellschaft am 18/19. Dezember 1869 geschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-, beziehungsweise Kaufvertrag ist der Betrieb und die Verwaltung der Wilhelmsbahn vom 1. Januar 1870 auf die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen und letzterer behufs Gewährung der den Wilhelmsbahn-Aktionären stipulirten Abfindung die Ausgabe von fünfprocentigen „Wilhelmsbahn-Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft" im Betrage von 6 300 000 Thlrn. gestattet. Bis zum 30. September 1872 ist es in das Belieben der Besitzer von Wilhelmsbahn-Stamm- oder Stamm-Prioritäts-Aktien gestellt, eine solche Aktie gegen eine neue fünfprocentige Prioritäts-Obligation und Empfang von 15 Thlrn. baar für jede 100 Thlr. Nominalbetrag einer Wilhelmsbahn-Stamm-, beziehungsweise Stamm-Prioritäts-Aktie einzutauschen.

Nach erfolgter Amortisation der Prioritäts-Obligationen geht die Bahn in das Eigenthum der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft über.

F. **Die schmalspurigen Pferdebahnen**

im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer, an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von 12 Meilen, welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. Ueber die **Besitz-Verhältnisse** der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglückgrube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube von 0,20 Meilen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 164 u. 165 spezielle Mittheilungen.

IV. Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen.

Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 19 850 859 Ctr. mit 28 354 246 Centnermeilen und 157 067 Thlr. Einnahme-Antheil für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

V. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1870 wurde auf der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn das Doppelgeleise in einer Länge von 2,79 Meilen vollendet und dem Betriebe übergeben. Der Umbau des Schienenweges, welcher im Weichbilde der Stadt Breslau zur Verbindung der Oberschlesischen mit der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn dient, wurde fortgesetzt. Ebenso wurde mit der Erweiterung des Bahnhofes Kreuz der Stargard-Posener E. fortgefahren.

VI. An **Neben-Etablissements** besitzt die Gesellschaft die Coaks-Anstalt in Zabrze, sowie

VII. an **Bergwerken** die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido."

VIII. **Genossenschafts-Kassen.** Neben den Beamten-Pensionskassen für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) bei den Oberschlesischen, Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener Eisenbahnen
   a) eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1870 einen Bestand von 107 979 Thlrn. hatte,
   b) eine Krankenkasse der Fabrikarbeiter (ohne Bestand),
   c) eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 13 845 Thlrn. ult. 1870,
   d) eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 5277 Thlrn. und
   e) eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 43 003 Thlrn. ult. 1870;
2) bei der Stargard-Posener Eisenbahn eine Beamten-Sterbekasse, welche ult. 1870 einen Bestand von 1386 Thlrn. hatte;
3) bei der Neisse-Brieger Eisenbahn eine Krankenkasse der Beamten und Arbeiter mit einem Bestande von 758 Thlrn.;
4) bei der Wilhelmsbahn:
   a) eine Pensionskasse für im Staatsdienste definitiv angestellte Beamte mit einem Bestande von 42 516 Thlrn.,
   b) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 491 Thlrn.,
   c) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 452 Thlrn. und
   d) eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 3958 Thlrn. ult. 1870.

IX. **Neue Bahnlinien.** Am Schlusse des Jahres 1870 war auf der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn der Unterbau der Linie Posen-Inowraclaw-Bromberg bis auf die Anschlußstrecke bei Posen und Bromberg und die Durchschüttung des Netze-See's vollendet und der Oberbau auf 12 Meilen Länge soweit hergestellt, daß die Strecke mit Arbeitszügen befahren ward. Der Bau der Güter- und Lokomotivschuppen, Wasserstationen und Bahnwärterhäuser ist in Angriff genommen und sind einige dieser Gebäude unter Dach gebracht. Die Arbeiten zum Anschluß an die Ostbahn bei Bromberg sind soweit vorgeschritten, daß deren baldige Herstellung erwartet wird, ebenso steht die Vollendung des Ende 1870 bis 10 Fuß über Wasser gebrachten Netze-Dammes in naher Aussicht. Auf der Bahnstrecke Inowraclaw-Thorn ist das Planum auf 1½ Meilen hergestellt.

Mit dem Bau der Eisenbahnen Breslau-Mittelwalde-Landesgrenze und Kosel-Neisse-Frankenstein nebst Abzweigungen wurde auf der ersten Bau-Abtheilung Breslau-Strehlen am 7. Juni 1870 begonnen, bis zum Jahresschlusse 70 000 Schachtruthen Bodenmasse gefördert und auf einer Strecke von 8000 laufenden Ruthen das Planum hergestellt. Auf der zweiten Bauabtheilung Strehlen-Münsterberg begannen die Erd- und Mauerarbeiten im Frühjahr 1871. Die Feststellung der Trace für die dritte Bauabtheilung Münsterberg-Kamenz-Wartha und Kamenz-Frankenstein ist im April 1871 erfolgt und landesherrlich genehmigt.

Die Vorarbeiten für die Bahnstrecke Wartha-Glatz-Mittelwalde sind bis Glatz vollendet.

Mit dem Bau der Gleiwitz-Beuthener Flügelbahn wurde fortgefahren.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 5 Linien.**

2b. Außerdem gehören noch 7 Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische E.

11. Von den hier aufgeführten 34,91 Meilen werden für den Personen-Verkehr benutzt:

die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	29,10 Meilen,
die Zweigbahn Morgenroth-Tarnowitz	2,31 „
zusammen	31,41 Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet nur Güterverkehr statt.

Wilhelmsbahn.

11. Personen-Verkehr findet nur auf den Strecken von Cosel bis Oderberg (7,37 M.), von Ratibor bis Leobschütz (5,05 M.), von Rendza bis Idaweiche (9,20 M.) und von Idaweiche bis Kattowitz (0,72 M.), zusammen auf 22,34 Meilen statt.

Oberschlesische E.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,2 und für den Güterverkehr auf 34,61 Meilen angenommen.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz.

Breslau-Posen-Glogauer E.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Schebitz nach Gellendorf.

Oberschlesische E.

75. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II. A 1 u. 2 dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II. F dieses Berichts), sowie für die ad VI und VII aufgeführten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

85 u. 86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 36,15 Meilen (siehe ad II A 1 u. 2 dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen hat ult. 1870 überhaupt 3 452 815 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 287 735 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Stargard-Posener-E.

88. Von den Stamm-Aktien Lit. B der Oberschlesischen Eisenbahn sind 440 000 Thlr. und von den Stamm-Aktien der Stargard-Posener Eisenbahn 993 400 Thlr. durch den Staat amortisirt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer E.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Be-

merkung zu Kol. 11 die für den Personenverkehr benutzten $31,_{41}$ Meilen der Oberschlesischen und $27,_{84}$ Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = $59,_{25}$ Meilen oder $446,_{27}$ Kilometer zu Grunde gelegt worden.

Wilhelmsbahn.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207. Ebenso liegen diesen Durchschnittsberechnungen die für den Personen-Verkehr benutzten $22,_{54}$ Meilen zu Grunde.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer E.

122 u. 153a. Hiervon kommen auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 146 370 Nutz- u. 7 529 656 Achsmeilen.

Alle 5 Linien.

137a. In diesen Summen sind enthalten: bei der Oberschlesischen, Breslau-Posen-Glogauer und Neisse-Brieger Eisenbahn 11 422 Thlr., bei der Stargard-Posener 1567 Thlr. und bei der Wilhelmsbahn 1822 Thlr. Steinkohlen-Prämie.

Die Kosten des auf der Neisse-Brieger Eisenbahn verbrauchten Brennmaterials sind in der bei der Oberschlesischen Eisenbahn aufgeführten Summe mitenthalten.

Oberschlesische, Breslau-Posen-Glogauer, Stargard-Posener und Neisse-Brieger E.

165 u. 182. Außerdem sind noch an Militair-Effekten befördert worden: auf der

Oberschlesischen E.	483 Ctr.	(mit 3597 Centnermeilen),
Breslau-Posen-Glogauer E.	1158 „	(„ 13 390 „)
Stargard-Posener E.	1146 „	(„ 13 024 „)
Neisse-Brieger E.	270 „	(„ 1509 „)

175b. Zur Unterhaltung des Bahnkörpers sind außerdem noch Erd- und Kiesmassen befördert worden und zwar bei der

Oberschlesischen E.	2 223 742 Ctr.	(mit 3 105 084 Centnermeilen),
Breslau-Posen-Glogauer E.	1 769 674 „	(„ 5 712 475 „)
Stargard-Posener E.	1 120 025 „	(„ 3 519 075 „)

Alle 5 Linien.

185a. Von den hier aufgeführten Centnermeilen kommen:

	auf tarifirte	auf frachtfreie Betriebsdienst- u. Baugüter
bei der Oberschlesischen E.	1 579 803 Centnermeilen,	36 938 267 Centnermeilen,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	793 140 „	12 354 670 „
„ „ Stargard-Posener E.	1 564 886 „	4 298 451 „
„ „ Neisse-Brieger E.	595 „	80 632 „
„ „ Wilhelmsbahn	1 662 335 „	3 212 623 „

Wegen der außerdem noch im Material-Transporten beförderten Centnermeilen siehe Erläuterung zu Kol. 175b.

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von $31,_{41}$ Meilen zu Grunde.

Alle 5 Linien.

230. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der übrigen Diensträume enthalten.

Oberschlesische E.

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . 4 038 619 Thlrn.
treten noch die Ueberschüsse aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen und der Neisse-Brieger Bahn mit . . . . 151 867 „
hinzu, so daß hier (in Kol. 270—276) . . . . 4 190 486 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

Stargard-Posener Eisenbahn und Wilhelmsbahn.

272. Außerdem sind aus dem Ueberschusse der Oberschlesischen Eisenbahn 50 000 Thlr. zur Verzinsung der Aktien der Stargard-Posener Eisenbahn und 51 869 Thlr. zur Verzinsung der Stamm- und Stamm-Prioritäts-Aktien der Wilhelmsbahn zugeschossen worden.

Oberschlesische E.

279a. Diese Summe repräsentirt die für Verletzung eines Reisenden gezahlte Entschädigung.

18. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen **Betriebsmittel** ꝛc. in den Jahrgängen 1862 und 1863 der Statistik S. 27 resp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt wurden im Jahre 1870 (annähernd) befördert:

27 455 Personen,	1 893 513 Ctr. Güter,	13 Hunde und
2 390 Ctr. Passagiergepäck,	1841 Stück Vieh,	9 Equipagen ꝛc.

Die Einnahmen haben 8668 Thlr. und die Betriebskosten 16 792 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1870 wurden bei Station Heimbach $77,_5$ Ruthen zweites Geleise hergestellt. Auf

Bahnhof Bingerbrück wurde zur Erleichterung des Rangirens am Ende des Bahnhofs ein Ausziehstrang von 92⅓ lfden. Ruthen neu angelegt und zur Aufstellung der zur Reparatur bestimmten Wagen, sowie zur bequemeren Verladung und Entladung der Dienstkohlen an der Kohlenrampe 53 lfde. Ruthen neues Geleise gelegt. Ebenso wurde auf Bahnhof Waldböckelheim, um daselbst auch größere Züge kreuzen lassen zu können, 115 Ruthen Geleise hergestellt.

Auf der freien Strecke wurden unter Anwendung des schwebenden Stoßes weitere 2734 laufende Ruthen Geleise mit Schienen des neuen Profils umgelegt, auch der Versuch mit eisernen Schwellen in Curven gemacht, womit bis jetzt günstige Resultate erzielt sind.

Auf Bahnhof Creuznach wurde ein Oekonomiehof mit 6 Stallungen und Hofraum mit massiver Umfassungsmauer hergestellt und auf Bahnhof St. Wendel ein Petroleum-Magazin erbaut.

Im Frauenburger Tunnel wurden 60 lfde. Fuß Gewölbe und im Enzweiler Tunnel 60 Fuß Widerlager hergestellt.

IV. **Industrielle Anlagen.** In der Reparatur-Werkstatt zu St. Wendel wurde ein neuer Glühofen und ein neuer Kupolo-Ofen gebaut.

Der tägliche Stand der Arbeiter war durchschnittlich 175 Mann, welche 46 305 Thlr. Lohn bezogen haben.

V. **Betrieb.** In Folge der kriegerischen Verhältnisse trat mit dem 19. Juli ein Fahrplan in Kraft, nach welchem nur 4 Personenzüge und zwar 2 von Neunkirchen nach Bingerbrück und 2 von Bingerbrück nach Neunkirchen abgelassen wurden. Mit dem 28. Juli kamen noch 4 Personenzüge hinzu, nämlich 2 für die Strecke Bingerbrück-Oberstein und 2 für die Strecke Neunkirchen-Oberstein. Vom 8. September ab coursirten zwischen Neunkirchen und Bingerbrück 5 fahrplanmäßige Schnell- resp. Personen- und gemischte Züge. Vom 26. September ab wurde die Zahl der fahrplanmäßigen Personenzüge abermals vermehrt, so daß 2 Schnell- und 4 Personenzüge zwischen Neunkirchen und Bingerbrück coursirten, auch wurde ein Lokalzug zwischen Creuznach und Bingerbrück eingelegt. Mit dem 16. November traten 2 gemischte Züge für die Strecke Neunkirchen-St. Wendel hinzu.

Alle in dem letzten Fahrplane vom 1. Juni enthaltenen Züge waren dagegen eingestellt.

Zu rein militairischen Zwecken wurden 616 Militair- und 407 Proviant- ꝛc. Züge gestellt, welche, auf nur eine Meile Bahnlänge reducirt, zusammen 14 768 Zugmeilen ergaben.

VI. **Ausnutzung der Wagen.** Während der Dauer der Kriegsperiode haben zu den Truppen-Transporten eine große Anzahl Güterwagen benutzt werden müssen, weshalb die Trennung der Leistungen der Wagen nach ihrer Gattung resp. ihrer Benutzungsweise ganz unmöglich gewesen ist. Es können deshalb über die Ausnutzung der Wagen nur annähernde Angaben gemacht werden. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich 83,11 Proc. — gegen das Vorjahr um 62,75 Proc. mehr — besetzt, wogegen die Güterwagen nur zu 28,85 Proc. ihrer Ladungsfähigkeit — gegen 37,06 Proc. im Vorjahre — belastet gewesen sind.

VII. **Personen-Verkehr.** Mehrere direkte Verbindungen wurden wegen Mangel an genügender Frequenz im Laufe des Jahres 1870 aufgehoben.

VIII. **Genossenschafts-Kassen.** Es bestehen:

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welcher ult. 1870 einen Bestand von 98 917 Thlrn. hatte;
2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn mit einem Bestande von 19 739 Thlrn. ult. 1870;
3) eine Betriebs-Kranken-Kasse, an welcher außer den Arbeitern ca. 305 Beamte Theil genommen haben. Diese Kasse hatte, da 3169 Thlr. an die nachbezeichnete Kasse abgegeben worden sind, ult. 1870 einen Bestand von 11 060 Thlrn.;
4) eine Werkstätten-Arbeiter-Unterstützungs- und Pensions-Kasse, welche in Folge des Rescripts Sr. Excellenz des Herrn Handels-Ministers vom 28. Februar 1870 mit dem 1. Januar dieses Jahres in's Leben getreten ist. Die Einnahmen dieser Kasse betrugen (einschließlich der vorerwähnten 3169 Thlr.) 6781 Thlr., die Ausgaben 2354 Thlr. und der Bestand 4427 Thlr.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist eine Strecke von 77,5 Ruthen.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

121 u. 122. Von den hier aufgeführten Meilen haben die Lokomotiven auf fremden Bahnen zurückgelegt: 2270 Meilen vor Courier- und Schnellzügen, 541 Meilen vor Personenzügen, 1545 Meilen vor Güterzügen, 353 Meilen als vorgelegte Reserve-Maschinen und 263 Meilen leer, zusammen 4972 Meilen, davon 4709 Nutzmeilen. Dagegen legten fremde Lokomotiven auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück: 2821 Meilen vor Personenzügen, 2223 Meilen vor Güterzügen, 10 380 Meilen vor Extrazügen, 179 Meilen als vorgelegte Reserve-Maschinen und 459 Meilen leer, zusammen 16 512 Meilen, davon 16 053 Nutzmeilen.

Bei allen auf Leistungen, Verbrauch ꝛc. der Lokomotiven bezüglichen Angaben sind 102 125 Nutzmeilen, bei den die Verkehrs- und Finanz-Ergebnisse betreffenden dagegen 113 469 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

158—195. Da es in Folge der durch die Kriegs-Ereignisse herbeigeführten außergewöhnlichen Verkehrs-Verhältnisse nicht möglich gewesen ist, bis zum Final-Abschlusse eine definitive Abrechnung und Feststellung des Personen- und Güter-Verkehrs herbeizuführen, so können die nachgewiesenen Betriebs-Resultate nur als „annähernde" bezeichnet werden.

169, 183b, 188b u. 194b. Das hier aufgeführte Quantum Postgut bezieht sich nur auf das im Trajekt-Verkehre zwischen Bingerbrück und Rüdesheim beförderte, die auf der Bahn beförderten Postgüter werden nicht notirt, da für dieselben Seitens der Postverwaltung ein Aversum gezahlt wird.

172b. Die hier aufgeführten 659 647 Centner Kohlen und Coaks sind in Bingerbrück eingegangen und von dort weiter expedirt worden, erscheinen also doppelt. Letzteres gilt auch von allen übrigen umkartirten Gütern.

175b. Hierin sind 31 481 Ctr. frachtfrei beförderte „Liebesgaben für Verwundete ꝛc." enthalten.

197 u. 198. Der Privat-Depeschen-Verkehr wurde am 16. Juli 1870 eingestellt. Nach diesem Zeitpunkte wurden nur Staats- und Militair-Depeschen neben den dienstlichen befördert.

220 u. 264. Hier sind die „Soll-Einnahmen" beziehungsweise die „Soll-Ausgaben" aufgeführt. Die „Ist"-Einnahmen und Ausgaben sind weit geringer, da bedeutende Summen im Reste verblieben sind.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

234. Hierunter befinden sich 25 000 Thlr., welche für die aus dem Jahre 1870 noch restirende Unterhaltung resp. Herstellung des Bahnkörpers ꝛc. reservirt worden sind.

252. Desgleichen hierin 25 102 Thlr. für Reparatur des Betriebsmaterials.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	2091 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	1095 „
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	96 092 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	14 126 „

344 u. 345. Der Trajekt-Verkehr war in Folge des Krieges, durch Eisgang ꝛc. während 52 Tagen unterbrochen.

346—365. Die mit 89 318 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den unter Nr. VIII. 1 dieses Berichts bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für nicht definitiv angestellte Beamte, und die mit 17 588 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 daselbst erwähnten Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte.

19a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg und im Fürstenthum Reuß jüngere Linie liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Direktorium seinen Sitz in Ronneburg hat. Der Betrieb wird von der Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet. In Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königl. Sächsischen Saats-Eisenbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte der Mitglieder der den Betrieb leitenden Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staatsbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staats-Regierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich ein Zins von 4 Proc. ergiebt, resp. begnügt sich mit dem überschießenden bezüglichen Betrage, welcher im Jahre 1870 zus. 15 963 Thlr. betrug.

91—120. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königl. Sächsischen Staatsbahnen geführt (siehe ad I dieses Berichts).

121—153. Aus dem in vorstehender Erläuterung angeführten Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen Staatsbahnen gestellten Transportmitteln.

150a. Hierin sind 3831 Achsmeilen enthalten, welche die Wagen in Militairzügen zurückgelegt haben.

152a. Ebenso hierin 33 535 Achsmeilen.

163 u. 174. Außer den hier aufgeführten Personen und Gütern sind nach Civil- und Militair-Personen, Militair-Effekten, Munition und Proviant ꝛc. in Extra- und Militair-Zügen befördert worden, deren Anzahl, Gewicht ꝛc. jedoch nicht notirt ist. Hinsichtlich der Militairzüge sind ad V. des Berichts der Sächsischen Staatsbahnen nähere Mittheilungen gemacht.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

182. Die hier aufgeführten Centnermeilen beziehen sich auf die Gepäck-Ueberfracht (siehe Kol. 165 u. 166a).

201e. Hierin sind 21 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

219. Diese 6939 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für außergewöhnliche Militair-Transporte.

222. Die in vorstehender Erläuterung erwähnten 6939 Thlr. sind bei diesen Procentsätzen außer Berechnung gelassen.

224. Außerdem sind für Unterhaltung des Bahndammes ꝛc. 4209 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds nach Abzug der Erlöse für altes, wieder verwerthetes Oberbau-Material verwendet worden.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

235 u. 236. Mit Einschluß der in der Erläuterung zu Kol. 224 erwähnten 4209 Thlr. würden die Ausgaben für die Bahnverwaltung 27 040 Thlr. überhaupt, 5853 Thlr. pro Meile und 777 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen haben.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

252. Hierin sind auch die Vergütungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Gößnitz und Gera enthalten.

272. Diese 4 Proc. Dividende sind auf 1 216 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden. Wegen der im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staatsregierung befindlichen Actien siehe Kol. 275 und Erläuterung zu Kol. 87a.

279b u. 283b. Dies sind Ausgaben für allgemeine Zwecke.

346—365. Die bei dem Betriebe der Gößnitz-Geraer Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese gegründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an. (Siehe ad VII des Berichts der Sächsischen Staats-Eisenbahnen bez. die Statistik pro 1869 S. 191.)

19b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der, zu den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen gehörigen Sächsisch-Bayerischen Linie) führende, zum größten Theile im Fürstenthume Reuß ältere Linie liegende Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Direktorium seinen Sitz in Greiz hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen zu Dresden" unter Stellung der sämmtlichen offenen Güterwagen geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte der Mitglider der den Betrieb leitenden Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

10b u. 263. Da der Dienst der Greiz-Brunner Bahn nicht am Endpunkte Brunn, sondern bei der Haltestelle Neumark an den Dienst der Staats-Eisenbahnen anschließt, so hat die Königl. Sächsische Staats-Regierung der Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft die Mitbenutzung ihrer Geleisstrecke Neumark-Brunn gegen Zahlung eines jährlichen Geleisgeldes von 620 Thlrn. überlassen und damit auch die vollen Betriebs-Erträgnisse des auf diese Strecke entfallenden Greiz-Neumarker Verkehrs.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Fürstlich Reußische Regierung 100 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine solche von 4 Proc. ergiebt.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

182. Die hier aufgeführten Centnermeilen beziehen sich auf die Gepäck-Ueberfracht (siehe Kol. 165 u. 166a).

219. Hierin sind 26 Thlr. Einnahmen für außergewöhnliche Militair-Transporte mitenthalten.

224, 235 u. 236. Außer den in Kol. 224 aufgeführten 1264 Thlrn. sind noch 2463 Thlr. an Reserve-Materialien aus dem Erneuerungsfonds verbraucht worden. Hiernach berechnen sich die Ausgaben für die Bahnverwaltung auf 9989 Thlr. überhaupt, 6403 Thlr. pro Meile und 850 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungsaufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

272. Diese Dividende ist auf die 2800 Stück im Privatbesitz befindlichen Actien vertheilt worden.

283b. Dies sind Ausgaben für allgemeine Zwecke.

346—365. Die bei dem Betriebe der Greiz-Brunner Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese gegründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an. (Siehe ad VII des Berichts der Sächsischen Staats-Eisenbahnen bez. die Statistik pro 1869 S. 191.)

20a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die Löbau-Zittauer Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, für deren Rechnung der Betrieb durch die Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen geleitet wird.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn fungirt, vertreten und es steht diesem ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern zusammengesetzter Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

Vermöge eines zwischen der Gesellschaft und dem Königl. Sächsischen Staatsfiskus abgeschlossenen Vertrages geht die Bahn mit Ablauf des Jahres 1870 in das Eigenthum des Königl. Sächsischen Staatsfiskus über.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte der Mitglieder der den Betrieb leitenden Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

140 u. 146. Da die Anzahl der in den Militairzügen beförderten Personen- und Gütercentner nicht notirt ist, so mußten bei diesen Durchschnittsberechnungen auch die in solchen Zügen zurückgelegten Achsmeilen außer Ansatz gelassen werden.

150a. Hierin sind 787 Achsmeilen enthalten, welche die Wagen in Militairzügen zurückgelegt haben.

152a. Ebenso hierin 5284 Achsmeilen.

163 u. 174. Außer den hier aufgeführten Personen und Gütern sind noch Civil- und Militair-Personen, Militair-Effekten, Munition und Proviant 2c. in Extra- und Militairzügen befördert worden, von welchen aber nicht die Anzahl, das Gewicht 2c. notirt ist.

177c u. 178a. Ebenso sind die außerdem noch beförderten Militair-Fahrzeuge und Pferde nicht notirt.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird ebenfalls nicht notirt.

182. Die hier aufgeführten Centnermeilen beziehen sich auf die Gepäck-Ueberfracht.

201e. Hierin sind 88 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

219. Diese 2921 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für außergewöhnliche Militair-Transporte.

222. Die in vorstehender Erläuterung erwähnten Einnahmen für Militair-Transporte sind bei diesen Prozentsätzen außer Berechnung gelassen.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungsaufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

268a. Außer dem hier aufgeführten Ueberschusse sind noch 42 277 Thlr. aus der Gesellschaftskasse verwendet worden.

272. Diese Dividende bezieht sich auf das Jahr 1869.

346—365 Die bei dem Betriebe der Löbau-Zittauer Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese gegründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an. (Siehe ad VII des Berichts der Sächsischen Staats-Eisenbahnen bez. die Statistik pro 1869. S. 191.)

20b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die mit 2,91 Meilen im Königreiche Böhmen und mit 0,65 Meilen im Königreiche Sachsen liegende Zittau-Reichenberger Eisenbahn ist Eigenthum einer Aktien-Gesellschaft, deren Betrieb für Rechnung der Gesellschaft durch die Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen geleitet wird.

Die Gesellschaft wird durch das aus 9 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich für die Löbau-Zittauer Eisenbahn fungirt, vertreten und es steht diesem ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern zusammengesetzter Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der den Betrieb leitenden Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

182. Die hier aufgeführten Centnermeilen beziehen sich auf die Gepäck-Ueberfracht.

201e. Hierin sind 75 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Personen enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

268. Die Betriebs-Ausgaben haben die Einnahmen um 18 494 Thlr. überschritten.

272. Die von der Königl. Sächsischen und K. K. Oesterreichischen Staatsregierung garantirte Dividende für die im Privatbesitze befindlichen Aktien wurde à 4 Proz. mit 3656 Thlrn. ausgezahlt.

295. Im Jahre 1869 betrug der Ueberschuß 41 688 Thlr., während im Jahre 1870 die Ausgaben um 18 494 Thlr. höher waren als die Einnahmen.

346—365. Die bei dem Betriebe der Zittau-Reichenberger Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese gegründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an. (Siehe ad VII des Berichts der Sächsischen Staats-Eisenbahnen bez. die Statistik pro 1869 S. 191.)

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

21a. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat am 1. Januar 1870 den Betrieb der Schleswigschen Eisenbahnen übernommen und führt denselben für eigene Rechnung aus. Dagegen ist der Betrieb des Hamburgischen Theils der Altona-Kieler Verbindungsbahn auf die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

Außerdem leitet die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft sich befand.

II. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:
1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel . . . . 14,04 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Altona-Blankenese . . . . 1,30 "
b) Neumünster-Rendsburg . . . . 4,40 "
3) der Altonaer Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von Altona nach Schulterblatt . . 0,32 "
4) die Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt . . 8,30 "
mit der Zweigbahn Kiel-Preetz-Ascheberg . . . . 3,60 "
zusammen 32,20 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Der Oberbau wurde auf etwa eine Meile Länge umgebaut, wobei die Schienen des 3¾ Zoll hohen Profils gegen Schienen von 4½ Zoll hohem Profil ausgewechselt wurden.

Die Strecken Elmshorn-Kiel und Neumünster-Rendsburg wurden mit electrisch-optischen Apparaten versehen, welche in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 208 näher beschrieben sind.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden neu angeschafft: 9 Personen- und 1 offener Güterwagen, ausrangirt dagegen 2 Lokomotiven, 7 Personen- und 6 Güterwagen.

V. **Betrieb.** In Folge der Beförderungen von Truppen und Armeebedürfnissen fielen 171 fahrplanmäßige Züge aus, wogegen 210 Militair-Extrazüge befördert wurden.

Der bedeutende Ausfall im Personen-Verkehre gegen das Jahr 1869 ist lediglich der Einwirkung des Krieges zuzuschrieben.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Im Jahre 1869 trat eine neue Bahnarbeiter-Krankenkasse in's Leben, welche ult. 1870 . . 260 Mitglieder zählte.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Altona-Elmshorn-Neumünster-Rendsburg und die Verbindungsbahn Altona-Schulterblatt.

75. Von dem concessionirten Kapitale sind 2 500 000 Thlr. zum Ankauf von Schleswigschen Stamm-Actien verwendet und 360 000 Thlr. Prioritäten noch nicht emittirt.

84. Hierin ist auch die Differenz zwischen der bezahlten Kaufsumme und den Anlage-Kosten der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn von 368 910 Thlrn. enthalten.

90. Diese Summen sind dem Reservefonds entnommen.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen werden auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft nicht befördert.

201e u. 203a. Diese 69 492 Thlr. sind für Militair-Beförderungen, Extrazüge und Abonnementsbillets vereinnahmt worden.

216. Ebenso repräsentiren die hier aufgeführten 43 223 Thlr. die Einnahmen für Militär-Beförderungen.

249. Dies ist die Differenz zwischen bezahlter und empfangener Wagenmiethe.

279b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

285b. Durch Uebernahme des Betriebes des Hamburger Theiles der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn Seitens der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft hat sich die Betriebs-Bahnlänge um 0,60 Meilen vermindert.

361. Hierin sind 31 566 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

21b. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. **Bahngebiet.** Nach der am 29. Dezember 1869 in Betrieb gesetzten, neu erbauten Abkürzungsbahn von Station Klosterkrug über Schleswig und Jübeck nach Eggebeck mit Verbindungsbahn von Jübeck nach Sollbrück und der Kassation der alten Strecken von Klosterkrug bis Ohrstedt und von Sollerup bis Eggebeck, sowie der Zweigbahn von Klosterkrug nach Schleswig umfaßt das Bahngebiet folgende Linien:
1) die Hauptbahn von Rendsburg über Schleswig, Jübeck, Nordschleswigsche Weiche, Tingleff, Rothenkrug und Woyens bis zur Jütischen Grenze . . . . 17,56 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Jübeck über Husum und Friedrichsstadt nach Tönning . . . . . 6,37 "
b) von der Nordschleswigschen Weiche nach Flensburg . . . . 0,60 "
c) " Tingleff nach Tondern . . . . 3,46 "
d) " Rothenkrug nach Apenrade . . . . 0,91 "
e) " Woyens nach Hadersleben . . . . 1,60 "
zusammen 30,50 Meilen.

II. Ueber das **Anlage-Kapital** sind in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 238 nähere Mittheilungen enthalten.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf den Haltestellen Owschlag, Bülderup-Bau, Sollbrück und Sommerstedt sind kleine Güterschuppen erbaut.

IV. **Betrieb.** In Folge der Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen sind 130 fahrplanmäßige Züge ausgefallen, wogegen 41 Militär-Extrazüge befördert sind. Der Ausfall im Personenverkehre gegen das Jahr 1869 ist lediglich der Einwirkung des Krieges zuzuschreiben.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Eine Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse besteht nicht, dagegen eine Kranken- und

Sterbekasse, über welche der Jahrgang 1867 der Statistik S. 187 das Nähere enthält. Der Bestand dieser Kasse betrug 2563 Thlr. ult. 1870.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey und Betts in Entrepise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

85. Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat die Schleswigschen Eisenbahnen für die hier aufgeführte Summe von 8 894 000 Thlr. übernommen.

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können nicht angegeben werden; die Bauunternehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln 850 Pfd. Sterling pro Englische Meile verwendet.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich die hier aufgeführten Notizen nur auf die Güter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

201e u. 203a. Diese 14948 Thlr. sind für Militair-Beförderungen und Extrazüge vereinnahmt worden.

216. Ebenso repräsentiren die hier aufgeführten 7601 Thlr. Einnahmen für Militair-Beförderungen.

268a. Außerdem sind noch 13 250 Thlr. Zinsen des Reservefonds vereinnahmt. Einschließlich dieser Summe beträgt der Ueberschuß 331 710 Thlr.

270 u. 272. Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zahlt an festem Zins für das übernommene Anlage-Kapital den Stamm-Actien 5 Proc. und den Prioritäts-Obligationen $4\frac{1}{2}$ Proc. Zur Verzinsung waren 420 230 Thlr. erforderlich, der Ueberschuß nach Abzug der Einlage in den Reservefonds betrug 317 569 Thlr., es mußte deshalb die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft 102 661 Thlr. zuschießen.

285. Im Jahre 1869 betrug die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte $31,_{27}$ Meilen, im Jahre 1870 dagegen $30,_{50}$ Meilen, mithin im Jahre 1870 weniger $0,_{77}$ Meilen.

296. Einschließlich des Zuschusses Seitens der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat die Verzinsung der Actien 5 Proc. betragen.

22. Bayerische Ostbahnen.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt folgende Linien:

1) die **Hauptbahn** München-Regensburg-Nürnberg . . . . . $38,_{63}$ Meilen,
2) folgende Zweigbahnen:
   a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . $12,_{45}$ „
      und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin Elisabeth-Bahn verpachtet) . . . $0,_{20}$ Meilen,
   b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . $9,_{10}$ „
      und Furth-Landesgrenze (an die Böhmische Westbahn verpachtet) . . . . $0,_{90}$ Meilen,
   c) (Schwandorf)-Irrenlohe-Weiden-Bayreuth . . . . . $13,_{15}$ „
   d) Weiden-Mitterteich-Eger . . . . . $8,_{05}$ „

zusammen $81,_{40}$ Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** In der Station München wurde ein Transit-Waarenlager erbaut und in der Station Passau ein solches in Angriff genommen.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden 13 Lokomotiven mit 1 Paar Triebräder in solche mit 2 Paar Triebrädern umgebaut. Neu angeschafft wurden 4 Lokomotiven mit 3 Paar gekuppelten Triebrädern, 2 vierrädrige gekuppelte Tender-Lokomotiven und 4 sechsrädrige Tender. Der Wagenpark wurde vermehrt um 10 Personenwagen I. und II. Klasse, 10 dergl. II. Klasse, 5 dergl. II. und III. Klasse, 25 dergl. III. Klasse, 10 Gepäckwagen, 100 bedeckte Güterwagen, 12 Wagen für Kleinvieh mit 2 Etagen, 100 Kohlenwagen, 50 Schemelwagen für Langholztransporte und 25 Wagen für Großvieh, zusammen um 347 Wagen.

IV. **Betrieb.** Ihrer geographischen Lage nach hatten die Bayerischen Ostbahnen an den kriegerischen Ereignissen des Jahres 1870 einen direkten Antheil nur in geringem Umfange zu nehmen. Der Krieg äußerte sich nur in einer fortwährenden Lähmung und Behinderung des Verkehrs, sowie in der Inanspruchnahme des Fahrmaterials für militairische Transporte. Zur Dienstesleistung auf den okkupirten Französischen Bahnen waren Ende 1870 acht Lokomotiven, außerdem zu verschiedenen Fristen zahlreiche Personen- und Güterwagen abgegeben, sowie auch Betriebs-Personal abgeordnet.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Unterstützungskasse für die Arbeiter und Bediensteten, aus welcher im Jahre 1870 an 205 Personen 2910 Thlr. an Unterstützungen gezahlt wurden. Dieselbe schloß ult. 1870 mit einem Bestande von 122 883 Thlrn. ab;
2) ein Sterbekassen-Verein, welcher Ende Dezember 1870 zusammen 3313 Mitglieder zählte, 5083 Thlr. vereinnahmte, für 36 Sterbefälle 4315 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 768 Thlrn. abschloß. Für die einzelnen Sterbefälle wurden in maximo 128 Thlr. und in minimo 126 Thlr. gezahlt.

VI. **Neue Bahnlinien.** Hinsichtlich der neuen, durch die Konzessions-Urkunde vom 3. August 1869 gesicherten Linien (von Regensburg direkt nach Nürnberg, von Cham nach Straubing, von Straubing nach Mühldorf, von Straubing

nach Sünching, von Neufahrn bei Ergoldsbach nach Ober-Traubling und von Weiden über Bilseck nach Neukirchen) ist Folgendes zu bemerken:

Die definitive Ausarbeitung der Detailprojekte für die Linie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg war bis zum Frühjahr 1870 soweit fortgeschritten, daß bereits mit der Fundation der großen Brücken-Objekte über die Donau und die beiden Laaberflüsse begonnen werden konnte und im Laufe des Sommers alle übrigen Erd- sowie Kunstbau-Arbeiten der ganzen Bahnstrecke zum vollen Bauangriff gelangten.

Die Gesammt-Arbeit für den Bahnkörper dieser Linie umfaßt:

1) die Bewegung von 5 417 900 Kubikmetern Erdmasse, darunter 2 281 400 Kubikmeter gebundenes Gestein,
2) die Ausführung von 175 200 Kubikmeter verschiedener Mauerwerks-Gattungen für die Kunstarbeiten,
3) die Lieferung von 28 900 Ctr. eiserner Brückenfahrbahnen,
4) die Aufbringung von 214 700 Kubikmeter Sand und Steinmaterial für den Unterbau und
5) die Herstellung von 52 700 Kubikmeter Chaussirung und Pflasterung.

Die Arbeiten sind sämmtlich an Bau-Unternehmer vergeben, mit Ausnahme eines größeren Einschnittes bei Ezelsdorf, für welchen sich kein Unternehmer fand und der 3,25 Stunden langen Strecke Undorf-Regensburg, welche sich der äußerst schwierigen Verhältnisse wegen zur Verakkordirung nicht eignete und deshalb in Regie betrieben ward.

Am Schlusse des Jahres 1870 waren die Brücken-Fundationen vollendet, 971 000 Kubikmeter, darunter 296 900 Kubikmeter gebundenes Gestein bewegt und 30 900 Kubikmeter verschiedener Mauerwerks-Gattungen hergestellt.

Der Schienenbedarf ist in Lieferung gegeben und die Schwellen in den Regie-Imprägnir-Anstalten bearbeitet.

Zur Einleitung des Baues der Linien Straubing-Sünching (Abkürzung zwischen Passau und Regensburg) und Neufahrn-Obertraubling (Abkürzung zwischen München und Eger) wurden im Juli 1870 die Bau-Sektionen Geiselhöring, Eggmühl und Köfering errichtet und mit der Vornahme der Detailprojektion beauftragt.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Schwandorf-Irrenlohe (0,87 M.) und Nürnberg-Mögeldorf (0,55 M.).

82. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.

109a. Hierin ist auch die Ladungsfähigkeit der Postwagen mit 2600 Ctrn. enthalten.

115. Ebenso hierin die Anschaffungskosten derselben.

121b. Von den Lokomotiven waren 8 Stück gekuppelte in den Monaten November und Dezember zur Dienstleistung auf den okkupirten Französischen Eisenbahnen abgegeben, über deren Leistungen während dieser Zeit liegen aber keine Angaben vor.

220, 221, 264 u. 265. Wird von den hier aufgeführten Summen der Betrag von 324 381 Thlrn. in Abzug gebracht, welcher aus dem direkten Verkehre in Einnahme, wie in Ausgabe erscheint, sonach nur einen durchlaufenden Rechnungsposten bildet, dann haben betragen:

ad Kol. 220 die Einnahmen überhaupt	.	4 840 758 Thlr.
„ „ 221a „ „ pro Ml. Bahnlänge		59 468 „
„ „ „ Kilometer „		7896 „
b „ „ „ Nutzmeile	. .	9,99 „
ad Kol. 264 die Ausgaben überhaupt	. . .	1 872 307 Thlr.
„ „ 265a „ „ pro Meile Bahnlänge		23 001 „
„ „ „ Kilometer „		3054 „
b „ „ „ Nutzmeile	. . .	3,87 „

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Dienstgebäude.

252. Hierin sind auch die Herauszahlungen aus dem direkten Verkehre enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 220 rc.)

266 u. 267. Von den Ausgaben, wie solche sich nach der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 220 herausstellen, kommen nach Prozenten: auf die Bahnverwaltung 33,86 Proz., auf die Transportverwaltung 61,97 Proz. und auf die allgemeine Verwaltung 4,17 Proz.

Sämmtliche Ausgaben würden alsdann 38,60 Proz. der Brutto-Einnahmen (exkl. der Herauszahlungen) betragen haben.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat.

Dagegen besteht ein „Mobiliar-Versicherungs-Fonds“, welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand rc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken. Dieser Fonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 54 676 Thlrn.

23. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . 47,398 Meilen
und die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb übernommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . 1,745 „
überhaupt 49,143 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin-Anhaltischen mitenthalten. Die Einnahmen der Leopoldsbahn haben 21 236 Thlr., die Ausgaben für die Bahnverwaltung 10 517 Thlr., für die Transportverwaltung 15 996 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1636 Thlr., zusammen 28 149 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** a) Geleise. Im Laufe des Jahres 1870 wurden die Geleise auf den Bahnhöfen Berlin, Lichterfelde und Leipzig vermehrt.

b) **Brücken.** Die mit hölzernem Oberbau versehene Walkmühlenbach-Brücke bei Zahna erhielt einen eisernen Oberbau für 2 Geleise; desgleichen die Wegeunterführung zwischen Zahna und Wittenberg. Der Umbau der auf der Strecke Wittenberg-Cöthen befindlichen Pisteritz-Brücke wurde vollendet.

c) **Stationsbauten.** Die Stations-Anlagen zu Bergwitz und Zschortau, welche für den Verkehr unzureichend waren, wurden umgebaut. In Coswig wurde ein neuer Güterschuppen erbaut.

d) **Telegraphen-Anlagen.** Die Stationsleitung zwischen Berlin und Halle, Wittenberg-Cöthen und Bitterfeld-Dessau-Zerbst wurde mit Morse-Blauschreibern besetzt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Auf Bahnhof Berlin wurde ein interimistischer Wagen-Reparaturschuppen erbaut.

V. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden beschafft: 4 gekuppelte Güterzug-Lokomotiven, 8 vierrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 10 dergl. III. Klasse, 4 dergl. IV. Klasse, 30 bedeckte und 50 offene Güterwagen. Ausrangirt wurden 1 Lokomotive und 2 achträdrige Kastenwagen.

VI. **Betrieb.** In Folge der Kriegs-Ereignisse hat der Betrieb wesentliche Unterbrechungen erleiden müssen, da die Berlin-Anhaltische Eisenbahn zu einer der Haupt-Militair-Transportlinien gehörte. Zur Zeit des Aufmarsches der Armee, in der Zeit vom 22. Juli bis 10. August, coursirte auf der Hauptbahn und einigen Zweigbahnen nur ein Personenzug, im Uebrigen ruhte der Personen- und Güterverkehr in Folge der ausschließlichen Inanspruchnahme des Betriebs-Materials und Personals ganz. Vom 11. August bis zum Schlusse des Jahres wurde der Verkehr je nach den Anforderungen der Militairbehörde von Zeit zu Zeit eingestellt.

Von den fahrplanmäßigen Zügen sind ausgefallen: 1995 Schnell- und Personenzüge, 270 gemischte und 135 Güterzüge, zusammen 2400 Züge; dagegen wurden 1146 Militair-Extrazüge (632 gemischte u. 514 Güterzüge), sowie 733 Schnell- und Personen-, 271 gemischte u. 1880 Güter-, zusammen 2884 Extrazüge befördert.

VII. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich besetzt:

im Jahre 1870 mit 6,409 Personen und brachte ein pro Meile 0,568 Thlr.
" " 1869 " 4,718 " " " " " " 0,534 "

Die Differenz von 1,691 Personen pro Achse bei einer Mehr-Einnahme von nur 0,034 Thlr. erklärt sich aus der Benutzung der verschiedenen Wagenklassen. Es wurden im Jahre 1870 weniger befördert 2140 Personen in der I. Klasse, 33 859 in der II. Klasse u. 143 530 in der III. Klasse; mehr befördert sind dagegen 6631 Personen in der IV. Klasse und 330 282 Militairs. Auf die Weite einer Meile wurden 41,81 Proc. mehr befördert, während die Mehr-Einnahmen nur 11,04 Proc. bei 4,45 Proc. mehr beförderten Achsmeilen betrugen.

Jede Güterwagen-Achse war durchschnittlich belastet:

im Jahre 1870 mit 31,95 Ctrn. und brachte ein pro Meile 8,46 Sgr.
" " 1869 " 30,31 " " " " " " 8,52 "

Dieses ungleiche Verhältniß erklärt sich aus der in Folge der Militair-Transporte geleisteten großen Anzahl Achsmeilen, welche nur für eine Tour beladen waren. Es sind nämlich 16,17 Proc. Achsmeilen mehr befördert, während die Centnermeilen um 20,25 Proc. und die betreffenden Einnahmen nur um 13,57 Proc. gestiegen sind.

VIII. **Neue Bahnlinien.** In der außerordentlichen General-Versammlung der Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 28. April 1871 wurde der Umbau der Bahnhöfe Berlin, Luckenwalde, Jüterbog, Halle u. Cöthen, die Vollendung einer Eisenbahn-Verbindung von Magdeburg mit Leipzig und die Erbauung einer Zweigbahn von Wittenberg nach Falkenberg beschlossen. Die Verbindung von Magdeburg mit Leipzig soll über Zerbst, Roßlau, Dessau und Bitterfeld durch Erwerbung der Herzogl. Anhaltischen Leopoldsbahn und durch den Bau einer Bahn von Zerbst bis zur Anhaltischen Landesgrenze, zum Anschluß an die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu erbauende Zweigbahn von dort bis Magdeburg unter gleichzeitigem Ausbau der alten Bahnlinie von Roßlau nach Leipzig erfolgen. Die Zweigbahn von Wittenberg nach Falkenberg soll Anschluß an die von Falkenberg über Hoyerswerda nach Kohlfurt projectirte Eisenbahn erhalten und somit eine direkte Verbindung zwischen Magdeburg beziehungsweise den Nordseehäfen und Breslau ꝛc. herstellen.

Die Vorarbeiten zu diesen Bauten sind in Angriff genommen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken:

Berlin-Wittenberg	12,610 Meilen,	Wallwitzhafen-Dessau	0,322 Meilen,
Pratau-Bergwitz-Bitterfeld-Landsberg-Halle	8,460 "	Jüterbog-Linda-Holzdorf	3,380 "
		zusammen	24,772 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 172 speziell angegeben.

104a. Dies sind Erdtransportwagen.

226 u. 228. Für Unterhaltung der Gebäude und sonstigen Anlagen sind aus dem Fonds für Reparatur- und Erweiterungsbauten (siehe Kol. 284) 33 628 Thlr. gezahlt.

234. Diese Summe umfaßt folgende Ausgaben: für Grunderwerb 994 Thlr., für Geleis-Erweiterungen 8821 Thlr., für außerordentliche Neubauten 25 679 Thlr. und 8783 Thlr. bei dem Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten überschrittene Ausgaben, welche auf Betriebsrechnung übernommen werden mußten.

237. Hierin sind 52 532 Thlr. Löhne der Wagenschieber und Wasserpumper enthalten.

243. Ebenso sind hierin die Beleuchtungskosten der Bahn, Versammlungs- und Expeditionslokale u. Uhren enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

284. Außerdem ist noch ein Fonds für Reparatur- und Erweiterungsbauten vorhanden, welcher ult. 1869 einen Bestand von 801 Thlrn. hatte. Die Einlagen und sonstigen Einnahmen pro 1870 betrugen 65 471 Thlr. Ausgegeben wurden: für Unterhaltung der Gebäude und sonstigen Anlagen 33 628 Thlr., für den Umbau von Brücken und Vergrößerung der Stations-Anlagen 32 643 Thlr., so daß der Fonds ult. 1870 einen Bestand von 1 Thlr. hatte.

24. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Auf den Bahnhöfen wurden 710 Ruthen Nebengeleise hergestellt und die Weichen um 24 Stück vermehrt.

2) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Berlin wurde eine Militair- und eine Equipagen-Rampe erbaut und eine Brückenwaage aufgestellt. Ebenso ist auf dem Bahnhofe Görlitz eine Militair-Rampe erbaut und eine Brückenwaage aufgestellt worden. Auf den Bahnhöfen sind 530 □Ruthen Garten-Anlagen und Anpflanzungen hergestellt.

II. **Betrieb.** Die Kriegs-Ereignisse des Jahres 1870 haben auf den Verkehr der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einen störenden und nachtheiligen Einfluß ausgeübt. Während die meisten der in Berlin mündenden Bahnen in den Militair-Transporten einen Ersatz für die Ausfälle im Personen- und Güter-Verkehre fanden, ist dies bei der Berlin-Görlitzer Eisenbahn nur in sehr geringem Maaße der Fall gewesen. Dagegen hörten die Güter-Transporte aus den Seeplätzen in Folge der Sperrung der Häfen zeitweise fast ganz auf, auch mußte der Güter-Verkehr in Folge der Abgabe von Betriebsmitteln nach den occupirten französischen Landestheilen lange Zeit bedeutend eingeschränkt werden. Zur Beförderung der zeitweise sich anhäufenden Transportmassen haben 115 Extra-Güterzüge eingelegt werden müssen, auch sind 22 Militair-Extrazüge befördert.

III. **Personen-Verkehr.** Den direkten Verkehren mit den Sächsischen Staatsbahnen, der Schlesischen Gebirgsbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist seit 1. Oktober 1870 ein direkter Verkehr mit der Cottbus-Großenhainer und der Leipzig-Dresdener Bahn hinzugetreten.

IV. **Güter-Verkehr.** Die bestehenden Güter-Tarife haben wesentliche Veränderungen nicht erfahren. Vom 1. Oktober 1870 ab ist ein direkter Güter-Verkehr mit der Cottbus-Großenhainer und der Leipzig-Dresdener Eisenbahn via Cottbus eingeführt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Für die Angestellten und Arbeiter der Bahn ist außer der Beamten-Pensionskasse eine Sterbekasse vorhanden, welche im Todesfalle eines Mitgliedes den Hinterbliebenen 50 Thlr. Sterbegeld gewährt.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Kriegs-Ereignisse des Jahres 1870 haben auf die Ausführung der projektirten Linien (Görlitz-Zittau-Reichenberg (Landesgrenze), Weißwasser-Muskau und Lübbenau-Landesgrenze bei Camenz) ungünstig eingewirkt, die Bauten haben noch nicht in Angriff genommen werden können.

Der Beschluß der General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft wegen Fusionirung der Berlin-Görlitzer, Märkisch-Posener und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaften ist nicht zur Ausführung gelangt und aufgehoben worden.

Dagegen ist mit der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft ein jederzeit widerrufliches Uebereinkommen dahin getroffen, daß, soweit thunlich, dieselben Personen zu Mitgliedern der beiderseitigen Direktionen bestellt, die Besoldungen derselben antheilig übernommen und gegenseitig die Verwendung der Beamten beider Bahnen gestattet wird. Es sollen gleichmäßige Geschäfts-Instruktionen, Tarife und Reglements bei beiden Direktionen beziehungsweise Bahnen zur Anwendung kommen, während im Uebrigen die Fonds, Materialien-Bestände und Special-Interessen der einzelnen Bahnen vollständig getrennt bleiben.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, welche gleichzeitig Mitglieder des Verwaltungsraths sind.

14a. Die provisorische Eröffnung der Bahn auf der Strecke Berlin-Cottbus erfolgte am 13. September 1866.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau der Bahn von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist.

Von dem gesammten concessionirten Anlage-Kapitale sind noch 267 351 Thlr. vorhanden, welche zur Vermehrung der Betriebsmittel bestimmt sind.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet, es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben.

163. Außerdem wurden noch Personen mit Extra- und Vergnügungszügen befördert, deren Anzahl nicht notirt ist.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

175b. Außerdem sind noch 4307 Ctr. frachtfrei befördert worden.

201c. In dieser Summe sind 26 732 Thlr. Einnahmen für Extra- und Vergnügungszüge enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163.)

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personen- und Packwagen enthalten.

25. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

1) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf	35,91 Meilen,
2) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg	1,72 „
zusammen	37,63 Meilen.
Außerdem hat dieselbe pachtweise übernommen:	
3) die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg	2,09 „
4) die dem Staate Hamburg gehörige Theilstrecke der Hamburg Altonaer Verbindungsbahn von .	0,60 „
Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also	40,32 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 75—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die oben ad 1—3 bezeichneten Bahnstrecken von zusammen 39,72 Meilen = 299,17 Kilometer, während die ad 4 bezeichnete Strecke wegen ihrer eigenthümlichen Verkehrs-Verhältnisse zu statistischen Ermittelungen ungeeignet erscheint und deshalb aus den folgenden Nachweisen ausgeschieden ist.

Die Einnahmen dieser Verbindungsbahn betrugen 72 397 Thlr. (davon 55 251 Thlr. aus dem Transportbetriebe), die Ausgaben dagegen 99 688 Thlr., so daß ein Ausfall von 27 291 Thlrn. zu decken war.

II. **Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.** Die in den früheren Jahrgängen der Statistik aufgeführte Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist nach erfolgter Amortisation der in Händen von Privaten befindlich gewesenen Aktien in das Eigenthum des Hamburgischen Staats übergegangen und es hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft mit dem 1. Januar 1871 zu bestehen aufgehört, wogegen das mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarte Pachtverhältniß bestehen geblieben ist.

Aus diesem Grunde sind die statistischen Notizen dieser Bahn, welche unter denen der Berlin-Hamburger Bahn mitenthalten sind (siehe ad I dieses Berichts), nicht mehr — wie in den früheren Jahren — besonders ersichtlich gemacht.

III. **Bahn-Anlagen.** 1) **Bauten auf der Strecke.** Die Länge der aus Schienen des alten Profils bestehenden Geleise ist gegen solche neuen Profils soweit verändert worden, daß dieselbe jetzt nur noch 0,23 Proz. von der Gesammtlänge aller Geleise beträgt.

Im Jahre 1870 ist ein Wärterwohnhaus für 2 Wärterfamilien neu erbaut.

2) **Stationsbauten.** Die Länge der Bahnhofs-Ausweichungs- und Nebengeleise ist um 862 lfde. Ruthen vermehrt worden. Die hohen Perrons der Bahnhöfe Spandau und Friedrichsruh sind niedergelegt worden.

IV. **Industrielle Anlagen.** Es sind 3 Reparatur-Werkstätten vorhanden; in den beiden größeren zu Berlin und Hamburg werden Lokomotiven umgebaut und Wagen neu gebaut, während in der zu Wittenberge nur Reparaturen ausgeführt werden.

In Berlin besteht eine Schwellen-Tränkungs-Anstalt mit Dampfmaschine und Dampfschwellenhobel.

In Wittenberge und Bergedorf sind Coaksbrennereien mit zusammen 44 Oefen vorhanden, aber nur noch in beschränktem Betriebe.

In Lauenburg befindet sich eine stehende Dampfmaschine mit Drahtseilbetrieb für den Trajekt von Eisenbahn-Waggons über die Elbe nach Hohnstorf, wozu 3 Dampffährschiffe vorhanden sind.

In Berlin, Spandau, Zernitz, Wittenberge, Grabow und Hamburg sind Krähne zum Heben großer Lasten und außerdem in Hamburg ein Dampfkrahn vorhanden. In den Güterschuppen zu Hamburg sind hydraulische Krähne im Gebrauch.

V. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 sind die Betriebsmittel wie folgt ergänzt resp. vermehrt worden.

In Zugang kamen: a) durch Neubeschaffung: 5 gekuppelte Lokomotiven mit eben so vielen Tendern, 2 gekuppelte Tender-Lokomotiven, 4 sechsrädrige Personenwagen II. und III. Klasse, 6 sechsrädrige Personenwagen IV. Klasse, 2 sechsrädrige Personen- und Gepäckwagen, 2 sechsrädrige offene, 209 vierrädrige bedeckte und 31 vierrädrige offene Güterwagen; b) durch Umbau ausrangirter Wagen: 10 bedeckte und 8 offene Güter-, 1 Milch- und 6 Ochsenwagen, sämmtlich vierrädrig.

Der Abgang bestand in: 3 ungekuppelten Lokomotiven mit eben so vielen Tendern, 6 sechsrädrigen Personen-Gepäckwagen, 7 achträdrigen bedeckten, 2 sechsrädrigen offenen, 2 vierrädrigen offenen Güter- und 4 sechsrädrigen Ochsenwagen, welche als nicht mehr brauchbar, theils den Werkstätten behufs anderweiter Verwendung des Materials überwiesen, theils öffentlich verkauft sind.

VI. **Personen-Verkehr.** Vom 1. Juli 1870 ab werden zwischen sämmtlichen Stationen und Anhaltepunkten der Bahn Abonnementskarten I. und II. Wagenklasse auf die Dauer von einem oder drei Monaten zu beliebigen Fahrten auf der betreffenden Bahnstrecke mit 55 resp. 62½ Proc. Fahrpreis-Ermäßigung für täglich eine Fahrt in jeder Richtung ausgegeben.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Begräbniß-Kassen in Berlin und Hamburg, an denen die Angestellten der eigenen und mehrerer anderen Bahnen Theil nehmen.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Zu der projektirten neuen Bahnlinie von Wittenberge über Dömitz und Lüneburg zum Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn ist die Konzession der betheiligten Hohen Landes-Regierungen ertheilt. Von der mit 12 000 000 Thlrn. zur Ausführung des Baues genehmigten Prioritäts-Anleihe sind 6 000 000 Thlr. durch ein Konsortium zu einem den Verhältnissen entsprechenden Course beschafft worden. Der Bau hat im Herbst 1870 mit Gründung mehrerer Pfeiler, der im Zusammenhange mit der Brücke über die Elbe bei Dömitz zu erbauenden Fluthbrücken, sowie mit Verlegung des schiffbaren Elde-Kanals und Herstellung eines Deiches bei Dömitz begonnen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich technischer und Betriebs-Direktor.

11. Die nachstehenden statistischen Notizen beziehen sich nur auf 39,72 Meilen = 299,17 Kilometer, weil der im Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft stehende Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von 0,60 Meilen zu statistischen Ermittelungen ungeeignet erscheint. (Siehe ad I dieses Berichts.)

75—87. Das Anlage-Kapital (Kol. 75—87) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 9) verwendet worden ist. Für die

im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad I), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

Kol.			
Kol. 75.	Im Ganzen concessionirt	16 298 000	Thlr.
„ 76.	Vorarbeiten	927 636	Thlr.
„ 77.	Grunderwerb	1 528 154	„
„ 78a.	Erdarbeiten	2 025 769	„
b.	Böschungen und Futtermauern	237 626	„
c.	Einfriedigungen	64 862	„
d.	Wege-Uebergänge	61 567	„
e u. f.	Brücken (kleine u. große)	1 614 751	„
„ 79.	Oberbau	4 230 338	„
Kol. 80a u. b.	Telegraphen	108 457	Thlr.
„ 81.	Bahnhöfe u. Wärterhäuser	2 523 796	„
„ 83.	Betriebsmittel	1 581 084	„
„ 84.	Insgemein	1 393 960	„
„ 85.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	16 298 000	Thlr.
„ 86.	pro Meile Bahnlänge	410 322	„
	„ Kilometer „	54 477	„
„ 87a.	Stamm-Aktien	9 548 000	„
„ 87c.	Prioritäts-Obligationen	6 750 000	„

90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:	bis Ende 1869.	pro 1870.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	3 335 372 Thlr.	428 916 Thlr.
b) „ Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Reparatur von Brücken und Gebäuden rc.	1 191 542 „	231 751 „
zusammen	4 526 914 Thlr.	660 667 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, offene Güterwagen verwendet, es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt, dabei sind 1 Scheffel Englische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks, 1 Scheffel Englische Flammkohlen = 56 Pfd. Coaks, 1 Ctr. Schlesische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks, 1 Tonne Braunkohlen à 3 Ctr. = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

178b. Einschließlich der auch in Kol. 167 aufgeführten 4797 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

230. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterbuden und Signal-Laternen und die Heizungskosten der Dienstwohnungen der Bahn-Aufsichtsbeamten enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze rc.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgleichen hier die Beleuchtungskosten der Expeditionslokale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien rc. mitenthalten.

263. Von dieser Summe sind 134 703 Thlr. Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke, 14 391 Thlr. fortlaufende Vergütung an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge und 27 291 Thlr. Ausfall bei dem Betriebe der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (97 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Aktien Littr. B verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividenden sind gezahlt:

auf die Stamm-Aktien Litt. A von 5 000 000 Thlrn. = 10 Proc.,
„ „ „ „ „ B „ 3 000 000 „ = 9 „

durchschnittlich also 9,625 Proc.

280. Außerdem sind Materialien-Bestände im Werthe von 98 670 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschluß 970 857 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

299. Die 13 Beschädigten, Arbeiter der Königl. Artillerie-Werkstätten zu Spandau, waren nur ganz unerheblich kontusionirt und sind innerhalb einiger Tage sämmtlich wieder arbeitsfähig gewesen.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Wagen bis ult. 1857 . . 20 Achsbrüche, von 1858 bis 1870 aber keinen Achsbruch.

26. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** In Berlin befanden sich ult. 1870 die Anlagen im Innen-Bahnhofe noch im Umbau, der Viaduct über die beiden Straßen und den Schifffahrts-Kanal ist vollendet und im Außen-Bahnhofe ein Schuppen für Auswanderer und zu Militair-Zwecken hergestellt. In Zehlendorf ist ein Güterschuppen und in Potsdam ein neuer Lokomotiv-Schuppen erbaut. In Werder ist das neue Stationsgebäude dem Betriebe übergeben, das alte Gebäude aber versetzt und als Wohn- und Magazin-Gebäude für den Bahnmeister eingerichtet. In Brandenburg sind die Expeditions-Räume im Güterschuppen vergrößert, der Perron längs des Stationsgebäudes überdacht und eine

Halle angebaut. In Burg ist die neue Güter-Station, sowie der Umbau der gesammten Perrons und der Geleise vollendet.

II. **Neue Bahnlinien.** Auf der zu verlegenden Bahnstrecke von Burg bis Magdeburg sind im Jahre 1870 etwa 51 000 Schachtruthen Boden befördert, die sämmtlichen Pfeiler der neuen Elbbrücke aufgeführt, 29 Pfeiler für die Ehle- und Umfluths-Kanal-Brücke hergestellt und der größte Theil der kleinen Brücken und Wege-Ueberführungen vollendet worden. Eine definitive Feststellung der Linie von der Neustadt bis zum Central-Bahnhofe Magdeburg, sowie des Projektes für diesen Bahnhof selbst, hat bei den großen Schwierigkeiten, welche die zum Theil collidirenden städtischen und anderen Interessen hervorgerufen haben, leider noch nicht erzielt werden können.

Auf der Strecke Magdeburg-Helmstedt und Eilsleben-Schöningen sind die Brücken-Bauwerke, Wege-Unterführungen und dergl. vollendet worden. Die Erdarbeiten befanden sich in lebhaftem Betriebe, es ist jedoch ihre Vollendung nicht möglich gewesen, weil die zum Theil höchst ungünstige nasse Witterung eine mäßige Arbeit im Frühjahr und Herbst verhindert und der Krieg im Sommer alle kräftigen Arbeiter entzogen hat. Im Ganzen sind bis zum Schlusse des Jahres auf der Strecke von Magdeburg bis Helmstedt 315 232 Schachtruthen und auf der Strecke Eilsleben-Schöningen 148 496 Schachtruthen Boden bewegt worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

234. Hierin sind 16 227 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

27. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1870 folgende Linien:

	Bahnkörper. Meilen.	Betriebslänge. Neu-Meil.	Bahnkörper. Meilen.	Betriebslänge. Neu-Meil.
1) die **Stammbahn** mit den Strecken:				
a) Berlin-Stettin	17,85	17,9		
b) Stettin-Stargard	4,59	4,6		
c) Neustadt-Eberswalde-Wriezen	4,01	4,1		
d) Kanalbahn bei Niederfinow	0,06	0,1		
e) Pasewalk-Mecklenburgische Grenze	3,05	3,1		
zusammen	. .	. .	29,58	29,8
2) die **Stargard-Cöslin-Colberger** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Stargard-Cöslin	17,94	18,1		
b) Belgard-Colberg incl. Hafenbahn bei Colberg	4,91	5,0		
zusammen	. .	. .	22,85	23,1
3) die **Cöslin-Danziger** Eisenbahn	. .	. .	26,17	26,4
von welcher die 1,5 Meilen lange Strecke Zoppot-Danzig am 1. Juli und die 16 Meilen lange Strecke Stolp-Zoppot am 1. September 1870 dem Betriebe übergeben sind.				
4) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Angermünde-Pasewalk-Stralsund	22,42	22,7		
b) Pasewalk-Stettin	4,92	5,6		
c) Züssow-Wolgast	2,35	2,4		
d) Hafenbahn bei Wolgast	0,16	0,1		
e) desgl. bei Greifswald	0,23	0,3		
f) desgl. bei Stralsund	0,38	0,4		
zusammen	. .	. .	30,46	31,5
Ueberhaupt			109,06	110,8

Der mittlere Jahresdurchschnitt der Cöslin-Danziger Eisenbahn beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Stolp-Zoppot und Zoppot-Danzig . . . . 15,0 Meilen.

Die erhebliche Differenz zwischen Betriebs- und Bahnlänge der ad 4b aufgeführten Strecke Pasewalk-Stettin beruht darin, daß die Entfernung bei der Betriebslänge bis zum Bahnhofe Stettin, bei der Bahnlänge dagegen nur bis zum Abzweigungspunkte der Strecke gerechnet wird.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten.

III. **Bahn-Anlagen.**

a) **Stammbahn.**

Mit sogenanntem schwebendem Stoße (einer im Jahrgange 1866 der Statistik S. 176 beschriebenen Construktionsweise) sind im Ganzen 24 617,9 Ruthen Geleise verlegt.

b) **Stargard-Cöslin-Colberger Bahn.**

1) Die Geleise mit schwebendem Stoße sind auf 4543 Ruthen vermehrt worden.

2) An **Stationsbauten** sind im Jahre 1870 ausgeführt: Auf Bahnhof Stargard ist der Lokomotivschuppen um 3 Stände und 2310 □Fuß Grundfläche, sowie das Werkstattsgebäude daselbst um 60 743 □Fuß Grundfläche erweitert. Das Werkstatts-Etablissement hat ferner erhalten: 4 Schiebebühnen von zusammen 10 Ruthen Länge,

1 große und 3 kleine Drehscheiben, 1 Brückenwaage und 3 Lastkrähne. Auf Bahnhof Rambin ist ein Güterschuppen von 2800 □Fuß Grundfläche erbaut. Am Hafen zu Colberg ist eine Drehscheibe angelegt und die Hafenbahn um 44,5 Ruthen verlängert.

IV. **Industrielle Anlagen.** Für die Reparaturen der Transportmittel und mechanischen Vorrichtungen besteht eine Werkstatt zu Stargard für die Stamm- und Stargard-Cöslin-Colberger Bahn, eine zweite für die Vorpommersche Bahn in Greifswald und eine dritte für die Cöslin-Danziger Bahn zu Stolp.

In der ersteren wurden im Jahre 1870 zus. 80 784 Tagewerke für den Gesammt-Lohnbetrag von 54 131 Thlrn., in der Werkstatt zu Greifswald 31 053 Tagewerke für den Lohnbetrag von 21 124 Thlrn. und in der Werkstatt zu Stolp 1840 Tagewerke für den Lohnbetrag von 1024 Thlrn. geleistet. Die Tages-Verdienste eines Arbeiters waren: zu Stargard 1 Thlr. höchster, 11 Sgr. niedrigster; zu Greifswald 1 Thlr. höchster, 13 Sgr. niedrigster, zu Stolp 22½ Sgr. höchster, 12 Sgr. niedrigster.

V. **Betriebsmittel.**

a) **Stammbahn.**

Im Jahre 1870 sind 6 Lokomotiven neu beschafft, dagegen 3 ausrangirt. Ein sechsrädriger Salonwagen wurde neu beschafft, 2 sechsrädrige Personenwagen mit Coupées I. u. II. Klasse und 1 sechsrädriger Personenwagen mit Coupées I., II. und III. Klasse sind ausrangirt.

An Güterwagen wurden neu beschafft: 68 bedeckte vierrädrige mit 13 600 Ctrn. Tragfähigkeit und 12 offene vierrädrige mit 2400 Ctrn. Tragfähigkeit. Ausrangirt wurden 4 bedeckte achträdrige Güterwagen mit 680 Ctr. Tragfähigkeit.

b) **Vorpommersche Bahn.**

Neu beschafft wurden 3 Lokomotiven nebst Tendern. In 4 Personenwagen mit Postcoupées ist letzteres in ein Coupée 4. Klasse mit 25 Plätzen umgeändert.

VI. **Betrieb.** Die durch den Krieg mit Frankreich veranlaßten Truppenbeförderungen nahmen die Leistungsfähigkeit der Bahn zeitweise so in Anspruch, daß die fahrplanmäßigen Züge zum Theil oder fast ganz sistirt werden mußten. Es fielen folgende Züge aus: auf der Strecke Berlin-Stettin-Stargard am 24. Juli 4, am 25 desselben Mts. 8., am 26.—31. sämmtliche, am 1. u. 2. August 19 und am 3. u. 8. August je 1 Zug, zusammen 182 fahrplanmäßige Züge; auf den Strecken Stargard-Stolp und Belgard-Colberg vom 26. Juli bis 2. August sämmtliche Züge, im Ganzen vom 24. Juli bis 2. August 152 Züge mit 2194,6 Zugmeilen, auf der Vorpommerschen Bahn vom 24. Juli bis 11. August 295 fahrplanmäßige Züge mit 2130,8 Zugmeilen.

VII. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede von den Personenwagen zurückgelegte Achsmeile kommen durchschnittlich:

bei der Stammbahn . . . . 6,00 Personenmeilen und eine Einnahme von 18,568 Sgr.
" " Stargard-Cöslin-Colberger 4,81 " " " " " 12,477 "
" " Cöslin-Danziger . . . 2,75 " " " " " 7,591 "
" " Vorpommerschen E. . . 5,04 " " " " " 12,288 "

Auf jede von den Lastwagen (excl. der Gepäck- und Arbeitswagen) zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn . . . . 30,23 Centnermeilen und eine Einnahme von 7,841 Sgr.
" " Stargard-Cöslin-Colberger 25,46 " " " " " 5,917 "
" " Cöslin-Danziger . . . 15,88 " " " " " 4,608 "
" " Vorpommerschen E. . . 25,58 " " " " " 7,009 "

Bei Ermittelung dieser Durchschnitts-Sätze sind sämmtliche Personenmeilen, einschließlich der zum großen Theile in Güterwagen ausgeführten Militair-Transporte, auf die Personenwagen-Achsmeilen repartirt. Wegen dieses Umstandes sind hier die Durchschnittssätze bei den Personenwagen zu groß, bei den Güterwagen dagegen zu klein ermittelt.

VIII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer den Beamten-Pensionskassen bestehen:

eine Sterbekasse für die Beamten sämmtlicher Bahnstrecken excl. Stettin-Stargard, welche ult. 1870 mit einem Bestande von 37 950 Thlrn. abschloß und 2954 Mitglieder zählte;

eine Kranken- und Sterbekasse für die Gesellen und Arbeiter der Werkstatt zu Stargard, eine desgl. zu Greifswald; eine Krankenkasse für die Gepäckträger auf dem Bahnhof Berlin und eine desgl. für die Gepäckträger auf dem Bahnhof Stettin.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Stammbahn.

13. Von der Bahn sind doppelgeleisig die Strecken:

von Berlin bis Angermünde (Abzweigung der Vorpommerschen Bahn) mit Einschluß der Bahnhöfe	18 911,4	Ruthen,
bei Bahnhof Casekow	110,0	"
Ausweichestation bei dem Dorfe Colbitzow	212,0	"
von der Abzweigung der Vorpommerschen Bahn bei Stettin bis Personenbahnhof Stettin	1 186,4	"
von dort über den Personen-Bahnhof und den Central-Güterbahnhof hinaus in der Richtung nach Stargard	940,7	"
von Station Finkenwalde bis zum Ende des Bahnhofes Damm	840,0	"
zusammen	22 200,5	Ruthen
	= 11,10	Meilen.

Vorpommersche E.

78e. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

80b. Ebenso hierin die Kosten der Wärter-Etablissements.

82. Hierin sind 1 200 000 Thlr. Beitrag zum Bau des Central-Güterbahnhofes zu Stettin enthalten.

Stammbahn.

85. Hierin ist auch der Beitrag von 1 200 000 Thlrn. aus dem Baufonds der Vorpommerschen Bahn zum Bau des Central-Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

Stargard-Cöslin-Colberger u. Cöslin-Danziger E.

85. Der Coursverlust ist hier nicht miteingerechnet.

Vorpommersche E.

85. Von dem Anlage-Kapitale sind die Rück-Einnahmen in Abzug gebracht, weshalb dasselbe niedriger ist, als im Vorjahre.

Stargard-Cöslin-Colberger u. Cöslin-Danziger E.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ½ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Proc. beträgt.

Alle 4 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die sich in Folge der Repartition (siehe ad II dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

140 u. 146. Die Belastung der Personenwagen ist insofern zu groß und die der Güterwagen zu klein angegeben, als die in den Güterwagen beförderten Militair-Personen in der Gesammtzahl der der Berechnung zu Grunde gelegten Personenmeilen enthalten sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt. Die betreffende Miethe für die Gesammt-Leistungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf beförderte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

bei der	Stamm-bahn. Thlr.	Stargard-Cöslin-Colberger. Thlr.	Cöslin-Danziger. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	3 266	701	358	1 405
Miethe für die Transportmittel	27 884	21 909	16 228	66 950
Insgemein, Miethe, Pächte, Zinsen	54 798	19 491	2 072	9 838
Erstattungen in Folge Repartition der Kosten für Unterhaltung der Transportmittel	4 963	11 353	—	—
zusammen	90 911	53 454	18 658	78 193

234. Von den hier aufgeführten Summen kommen auf:

Heizung, Reinigung, Erleuchtung der Lokale, der Bahnhöfe u. der Bahn	19 958	6393	3776	9834
Extraordinaire Ausgaben	9 945	1253	2757	2288
zusammen	29 903	7646	6533	12 122

238, 239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten ist.

249. Hier sind aus dem zu Kol 156 u. 157 angegebenen Grunde nur die residuarischen Beträge der Wagenmiethen angegeben.

252. Hiervon kommen auf:

Tagelohn der Gepäckträger, Arbeiter in den Materialien-Depots, diverser Bahnhofs-Arbeiter, Unterstützungen der Arbeiter-Kranken- und Sterbekassen	17 092	5988	2274	6431
Erleuchtung der Lokale, für Geräthe, für Halten von Wächterhunden und Katzen	22 531	7893	2999	8478
Abgaben, Versicherungs-Prämien, für Gebäude, Geräthe und Materialien und extraordinaire Ausgaben	8435	2955	1122	3174
zusammen	48 058	16 836	6395	18 083

Stargard-Cöslin-Colberger.

270a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 191 601 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 54 584 Thlr. beigetragen.

Vorpommersche E.

270a. Außerdem sind zur Verzinsung des Anlage-Kapitals 291 177 Thlr. aus der Staatskasse gezahlt.

Alle 4 Linien.

284. Außerdem waren am Jahresschlusse Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug: bei der Stammbahn 42 412 Thlr., bei der Stargard-Cöslin-Colberger 31 961 Thlr., bei der Cöslin-Danziger 695 Thlr. und bei der Vorpommerschen Eisenbahn 31 399 Thlr.

Cöslin-Danziger E.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung erst 4 Monate im Betriebe war.

28. Braunschweigische Eisenbahnen.

I. Ueber die **Eigenthums-Verhältnisse** und die **Verwaltung** der Braunschweigischen Eisenbahnen ist das Nähere in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 217 mitgetheilt.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Hauptbahn von Oschersleben über Jerxheim, Wolfenbüttel und Braunschweig bis zur Hannoverschen Grenze . . . 11,23 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger-Bahn) . . 2,98 "
nebst der Kohlenbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . 0,41 "
b) von Jerxheim über Börßum, Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze 17,31 "
c) von Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg . . . 4,43 "

zusammen 36,36 Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigischen Bahnen den Betrieb der angrenzenden Preuß. Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . 1,72 "
in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung für den Betrieb in einem, den Selbstkosten entsprechenden Maaße entschädigt wird.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 38,08 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Das zweite Geleise auf der Bahnstrecke von Vorwohle bis Stadtoldendorf ist im Jahre 1870 in einer Länge von 0,936 Meilen vollendet, auf der Bahnstrecke von Wolfenbüttel bis Börßum war dasselbe im Bau begriffen.

IV. **Betriebsmittel.** Der Bestand der Lokomotiven hat sich um 8 Stück vermehrt, welche aus der Fabrik von Dr. Strousberg vormals Egestorff in Hannover bezogen sind. Im Jahre 1870 sind für den Wagenpark neu angeschafft: 26 Personen-, 10 Gepäck-, 21 bedeckte und 49 offene Güterwagen; dagegen sind zurückgestellt: 3 Personen-, 4 bedeckte und 4 offene Güterwagen; es ist demnach der Wagenpark um 23 Personen-, 10 Gepäck-, 17 bedeckte und 45 offene Güterwagen vermehrt worden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
a) für die Braunschweigischen Bahnen zu . . . 37,1 Meilen,
b) " " Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu . . . 1,8 "

13. Doppelgeleisig sind die Strecken:
a) von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze bei Vechelde bis Oschersleben . . . 11,09 Meilen,
b) von Jerxheim über Börßum, Seesen, Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Landesgrenze . . . 17,29 "

zusammen 28,38 Meilen.

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken ist das Nähere in den Jahrgängen 1866 und 1869 der Statistik S. 142 und 218 enthalten.

85. In dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale sind die Kosten für den Bau des Doppelgeleises von Wolfenbüttel resp. Jerxheim bis Holzminden nicht enthalten, weil der Bau noch nicht vollständig zur Ausführung gekommen ist; bis zum Schlusse des Jahres 1870 sind hierfür überhaupt 2 202 520 Thlr. verwendet.

122. Unter den hier aufgeführten Nutzmeilen befinden sich auch diejenigen, welche durch Hannoversche Lokomotiven auf den Braunschweigischen Bahnen geleistet sind.

125. Außer Holz wurden auch Holzkohlen zum Anheizen verwendet. Der Verbrauch betrug 32 000 Cbfß. überhaupt und 0,09 Cbfß. pro Nutzmeile.

130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 38 663 Ctr. Coaks und 866 542 Ctr. Steinkohlen, zusammen 905 205 Ctr. verbraucht.

136a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 2,611 Sgr.

158—160. Dies ist die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. und III. Klasse werden einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, ist nicht geführt, in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher, als die der ausgegebenen Billets.

161. Die hier aufgeführten Personen sind auf der 0,29 Meilen langen Strecke von Holzminden bis zur Preuß. Grenze befördert worden. Auf den übrigen Strecken ist die 4. Wagenklasse noch nicht eingeführt.

162 u. 180e. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf die zur Beförderung gekommenen Auswanderer. Die Zahl der beförderten Militair-Personen hat nicht genau ermittelt werden können.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

192e u. 193. Weil die Anzahl der zur Beförderung gekommenen Militair-Personen nicht genau hat ermittelt werden können, so kann auch die Durchschnitts-Einnahme pro Person und Meile nicht festgestellt werden.

201e. Die Einnahmen für Militair-Transporte aus dem Jahre 1870 haben noch nicht genau festgestellt werden können, weil das von auswärtigen Verwaltungen zu den Abrechnungen über gestundete Militair-Fahrgelder zu liefernde Material theilweise noch rückständig ist. Der hier aufgeführte Betrag repräsentirt die muthmaßliche Einnahme, welche für beförderte Militair-Transporte ꝛc. und Auswanderer aufkommen wird.

207, 218, 221, 236, 262, 265a, 268b, 290b, 292b u. 294b. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt die Bahnlänge von 36,34 Meilen = 273,56 Kilometern zu Grunde, weil weder die Einnahmen noch die Ausgaben der Bahnstrecke Vienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten sind.

Die Entschädigung, welche die Braunschweigische Verwaltung für die Betriebsleitung dieser Strecke im Jahre 1870 erhalten hat, beträgt überhaupt 21 934 Thlr. 24 Sgr. 10 Pf.

230. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude enthalten.

243. Desgl. hierin die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe.

270—276. Dem Ueberschusse von . . . . 1 992 975 Thlrn.
treten noch hinzu: 1) die von den Betriebs-Ausgaben abzusetzenden, bei'm Werkstätten-Betriebe erzielten und der Betriebskasse zu vergütenden Ueberschüsse mit . . . . . 30 162 „
2) die von der Darmstädter Bank resp. dem Neubaufonds auf die Baukapitale zu zahlenden Zinsen mit . . . . 208 891 „
Diese . . . 2 232 028 Thlr.

haben folgende Verwendung erhalten:

zur Dotation des Erneuerungsfonds	370 000 Thlr.
„ „ „ Reservefonds	180 000 „
„ Zahlung der Annuität	875 000 „
„ Vertheilung unter die Actionäre als Dividende	807 028 „
Summa wie oben	2 232 028 Thlr.

286 u. 287. Eine Vergleichung des Personen-Verkehrs mit dem Vorjahre hat nicht stattfinden können, weil die Zahl der beförderten Militair-Personen nicht ermittelt ist. (Siehe Erläuterung zu Kol. 162.)

355. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

29. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1870 die Linien:

a) Breslau-Königszelt-Freiburg-Altwasser-Waldenburg-Hermsdorf . . . . 9,93 Meilen,
b) Liegnitz-Königszelt-Schweidnitz-Frankenstein . . . . 12,87 „
Auf diese . . . . 22,80 Meilen

beziehen sich die nachstehenden statistischen Notizen.

c) Liegnitz-Lüben . . . . 2,9 „
welche am 29. Dezember 1869 dem Betriebe übergeben, im Jahre 1870 aber noch für Rechnung des Baufonds verwaltet wurden. Auf dieser Strecke kamen im Jahre 1870 zur Beförderung: 84 822 Personen, 3792 Ctr. Gepäck, 7 Equipagen, 131 Pferde, 11 690 Ctr. Vieh, 285 016 Ctr. Steinkohlen, 21 219 Ctr. Bau- und Dienstgüter, sowie 205 293 Ctr. diverse andere Güter. Die Einnahmen betrugen: im Personenverkehre 16 890 Thlr., im Güterverkehre 9711 Thlr., zusammen 26 601 Thlr., welche in den Baufonds geflossen sind, aus welchem auch die Betriebskosten bestritten wurden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Die Umlegung des 5 Zoll hohen Schienengestänges mit schwebendem Stoß erfolgte in der Abtheilung Breslau-Waldenburg auf 940,5 lfden. Ruthen und in der Abtheilung Liegnitz-Frankenstein auf 2100 lfden. Ruthen.

2) Eine Chaussee-Rampe auf der Strecke Freiburg-Waldenburg wurde in Folge landespolizeilicher Bestimmung bis zur ursprünglichen Chausseekrone abgetragen.

3) **Stationsbauten.** Auf Station Breslau wurden die Anbauten des Direktorial-Gebäudes vollendet, der Neubau des Empfangs-Gebäudes im Rohbau fertig gestellt, sowie der innere Ausbau in Angriff genommen. Außerdem sind 2 Latrinen, eine Petroleum-, eine Vieh-, eine Wagenrampe, eine Drehscheibe, ein Wirthschafts-Gebäude ausgeführt, 370,5 lfde. Ruthen Geleise verlegt, die Straßen zwischen dem Niederschlesisch-Märkischen und dem Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahnhofe, sowie nach den beiden Güterschuppen hergestellt und dem Verkehre übergeben. Auf den Stationen Schmolz, Canth und Mettkau sind die Neubauten je eines Empfangs-Gebäudes, sowie von Wirthschafts-Gebäuden und Gutterspeichern in Angriff genommen und fertig gestellt worden. Ebenso wurden in Schmolz die Erdarbeiten und Geleis-Anlagen für den neuen Bahnhof nebst Zufuhrstraße, in Canth eine massive Viehrampe, in Mettkau die Verlängerung des Perrons vollendet. In Saarau ist die Geleise-Erweiterung so weit gefördert worden, daß der Güterbahnhof bei der Hütte Silesia dem Verkehre übergeben werden konnte. In Freiburg ist der Neubau des Empfangs-Gebäudes vollendet und dem Verkehre übergeben, sowie eine chaussirte Zufuhrstraße und ein Wirthschafts-Gebäude angelegt worden. In Frankenstein, Reichenbach und Schweidnitz wurden die Wagen- und Güterschuppen entsprechend erweitert, in Reichenbach und Striegau je ein Lastkrahn errichtet.

III. **Industrielle Anlagen.** In der Reparatur-Werkstätte zu Breslau sind im Jahre 1870 durchschnittlich 128 Arbeiter beschäftigt gewesen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden 3 Lokomotiven ausrangirt, dagegen 4 Güterzug- und 8 Personenzug-Lokomotiven angeschafft. Ferner wurden ausrangirt 7 Personen- und 12 Güterwagen, angeschafft dagegen 4 Kohlen- und 10 Kalkwagen.

V. **Betrieb.** Bei Beginn des Krieges nahmen bedeutende Militair-Transporte die Leistung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn in Anspruch, während Proviant- und Fourage-Sendungen nur in geringem Maaße zur Beförderung gelangten.

VI. **Personen-Verkehr.** Vom 1. April 1870 ab sind Abonnements-Karten für die drei ersten Wagenklassen mit achtwöchentlicher Gültigkeit für 16 Hin- und eben so viel Rückfahrten eingeführt, für welche bei einem Absatz von 10 Stück eine Einnahme von 167 Thlrn. 14 Sgr. erzielt wurde. Für die mit 30tägiger Gültigkeit seit dem 10. Juli 1870 ausgegebenen Rundreise-Billets sind für 52 Stück 40 Thlr. 12 Sgr. 10 Pf. vereinnahmt.

VII. **Güter-Verkehr.** Seit dem 1. März 1870 ist ein neuer Tarif mit theilweise anderweit normirten Frachtsätzen eingeführt, wodurch eine Ermäßigung für die Güter der Normal- und ermäßigten Klassen erzielt worden. Die ermäßigten Tarife, sowie die Ausnahme-Bestimmungen während der Zeit der Arbeits-Einstellung in dem Waldenburger Kohlenreviere sind mit dem 20. Februar außer Kraft getreten.

VIII. **Genossenschafts-Kassen.** Der unter den Beamten und Arbeitern gegründete und von ihnen selbst verwaltete Sterbekassen-Verein hatte ult. 1870 . . 1842 Mitglieder, es wurden für 22 Sterbefälle 1100 Thlr. gezahlt und schloß die Kasse mit einem Bestande von 1047 Thlrn. ab. Die für die Werkstatts-Arbeiter bestehende Kranken- und Unterstützungs-Kasse schloß mit einem Bestande von 50 Thlrn. ab; die Ausgaben dieser Kasse erreichten eine Höhe von 524 Thlrn., welche durch Beiträge der Mitglieder und einen Zuschuß der Gesellschaft aufgebracht sind.

IX. **Neue Bahnlinien.** Die 4,8 Meilen lange Strecke Lüben-Nieder-Zarkow wurde am 9. Januar 1871 dem Betriebe übergeben. Die Fortsetzung bis Glogau und Rothenburg von 9,3 Meilen wurde am 1. Oktober 1871 eröffnet, während der Weiterbau der Linie von Rothenburg bis zur Ostsee von der Concessionirung der Linie Breslau-Raudten abhängig gemacht ist.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der Betriebs-Direktor und der Spezial-Direktor sind gleichzeitig Mitglied des Direktorii und deshalb in Kol. 2b aufgeführt.

11. Wegen der außerdem noch im Betriebe befindlichen Strecke Liegnitz-Lüben siehe ad I dieses Berichts.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Königszelt-Altwasser.

14b. Die Strecke Liegnitz-Lüben wurde am 25. Dezember 1869 dem Betriebe übergeben.

75. Außerdem sind für die Linie Liegnitz-Rothenburg 5 300 000 Thlr., und zwar 2 650 000 Thlr. Stamm-Actien und 2 650 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen concessionirt.

77—85. Hier ist das Anlage-Kapital der 22,8 Meilen langen älteren Linien aufgeführt.

Für die Liegnitz-Rothenburger Linie waren bis ult. 1870 verwendet 3 604 772 Thlr., ferner für Vorarbeiten zum Bau der Bahnstrecke Rothenburg-Swinemünde 145 301 Thlr. und Raudten-Breslau 61 Thlr.

92, 97b, 99a, 101b, 103b, 110, 113b, 114b, 115b, 116b, 150b, 151b, 152b u. 153b. Da eine getrennte Verwendung der Betriebsmittel nach den vorhandenen Verhältnissen unthunlich ist, so ist diesen Durchschnitts-Berechnungen die Länge aller im Jahre 1870 im Betriebe gewesenen Strecken von 25,7 Meilen = 193,87 Kilometern zu Grunde gelegt worden.

177a. Außerdem wurden noch 30 Leichen befördert.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge.

214a. Für die beförderten Leichen sind 225 Thlr. vereinnahmt, welche hierin mitenthalten sind.

230. Hierin sind auch die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung sämmtlicher Lokalitäten enthalten.

234. Die hier aufgeführte Summe zerfällt in: 4900 Thlr. Reise- und Stellvertretungskosten, 2512 Thlr. Kosten für Arbeitshülfe, 1354 Thlr. Umzugskosten und Mieths-Entschädigungen, 184 Thlr. Unterstützungen und Remunerationen, 439 Thlr. für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, 9195 Thlr. Kosten für die Mitbenutzung des Bahnhofes Liegnitz und 766 Thlr. verschiedene Ausgaben.

239. Diese Summe zerfällt in 8086 Thlr. für Schmiermaterial und 7865 Thlr. Löhne der Schmierer und Putzer.

240. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die Arbeitslöhne sind in Kol. 239 mitenthalten.

241. Ebenso sind hierin 14 977 Thlr. Löhne der Wagenschieber, Schmierer und Putzer enthalten, wogegen

242 hier nur die Kosten der verbrauchten Materialien aufgeführt sind.

244. Dies sind die Löhne der Güterboden-Arbeiter.

252. In der hier aufgeführten Summe sind enthalten: 3388 Thlr. Diäten und Reise-, sowie Stellvertretungskosten, 2587 Thlr. Kosten für Arbeitshilfe, 18 650 Thlr. Meilen- und 1427 Thlr. Nachtgelder der Fahrbeamten, 3420 Thlr. Prämien für Ersparnisse an Brenn- und Schmiermaterialien, 21 Thlr. Prämien für Entdeckung von Radreifensprüngen, 606 Thlr. Umzugskosten und Miethsentschädigungen, 254 Thlr. Honorar der Aerzte ꝛc., 1214 Thlr. Unterstützungen und Remunerationen, 124 Thlr. Beiträge zur Unterstützungskasse der Arbeiter, 4036 Thlr. Kosten der Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien und Geräthe, 20 Thlr. Manco-Gelder, 983 Thlr. Feuerversicherungs-Prämien, 193 Thlr. restituirte Fahrgelder und 4272 Thlr. diverse Ausgaben.

30. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, sowie über den Fahrdienst auf der 0,8 Meilen langen städtischen Verbindungsbahn in Frankfurt a. M. enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 172 spezielle Mittheilungen.

Auf der Frankfurter Verbindungsbahn wurden im Jahre 1870 befördert: in 1608 Güterzügen zwischen dem Frankfurt-Hanauer Bahnhofe und den Westbahnen 3 843 850 Ctr., zwischen den Bahnhöfen und dem Mainhafen 534 856 Ctr., sowie gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe 191 218 Ctr., in Summa 4 569 914 Ctr. Frachtgüter — und in 904 Schnellzügen zwischen dem Frankfurt-Hanauer und dem Main-Neckar-Bahnhofe 14 610 Personen, 3025 Ctr. Gepäck-Uebergewicht, 194 beladene Wagen-Achsen und 39 Hunde. Die Gesammt-Einnahme hat 15 774 Thlr. betragen und es resultirte als Durchschnitts-Erträgniß pro Centner Frachtgut 1,036 Pfennige. Die Ausgaben für diesen Fahrdienst sind wegen theilweiser anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden.

Der Kriegs-Ereignisse wegen mußte von Mitte Juli an die Beförderung der Schnellzüge über die Verbindungsbahn eingestellt werden und konnten auch die Aufzeichnungen über die Zug- und Wagen-Bewegung der mit Militairzügen stark belegten Verbindungsbahn nur mangelhaft geführt werden, weshalb von einer statistischen Darstellung derartiger Einzelheiten abgesehen werden muß.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brennmaterials 2c., ferner die Ausgaben für das dabei verwendete Dienstpersonal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen, sowie andere Nebenkosten sind in den korrespondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121a und c, 122, 123, 124, 125, 129, 135, 137, 148, 237—253, 254, 264 und 265) enthalten. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Verbindungsbahn-Fahrbetriebe in den entsprechenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 219, 220, 221 und 222c) enthalten. Dagegen sind die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kol. 152, 153, 170—174, 183, 184, 188, 189 und 190 außer Berücksichtigung geblieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Die im statistischen Berichte pro 1869 erwähnten, durch den Anschluß der Bebra-Hanauer Bahn veranlaßten Bau-Objekte wurden im Jahre 1870 weiter resp. theilweise zu Ende geführt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 um 2 Tender-Maschinen und 6 Personenwagen III. Klasse vermehrt.

IV. **Betrieb.** Für den Aufmarsch der Armee mußte während 17 Tagen der gesammte Verkehr eingestellt werden, ebenso mußte eine mehrmalige Sistirung des Güterverkehrs während zusammen 20 Tagen wegen Ueberfüllung der Bahnhöfe mit fremden Wagen, den unvollständigen Anschlüssen der Züge und den täglich wechselnden Beschränkungen des Verkehrs auf den Nachbarbahnen stattfinden. Mit Militairzügen wurden befördert: 181 394 Mann, 17 964 Pferde, 2789 Wagen und 298 Geschütze und dafür eingenommen 46 377 Thlr. Dagegen waren aber auch bedeutende Ausgaben für die Einrichtung des Wagenparks zu Truppen-Transporten, für die Organisation eines vollständigen Nachtdienstes und die ständige Bereitschaft von Maschinen und Personal erforderlich. Diese außerordentlichen Unkosten für die Effektuirung der Militair-Transporte absorbirten circa 50 Proc. ihres Erträgnisses.

V. **Personen-Verkehr.** Abonnements- und Retourbillets wurden bereits am 1. August 1869 eingeführt. Die Benutzung der Abonnementsbillets hat den Erwartungen nicht entsprochen, indem die Einnahme für dieselben nur 0,28 Proc. der Gesammt-Einnahme aus der Personen-Beförderung beträgt. Retourbillets mit zweitägiger Gültigkeit wurden 243 026 Stück und einfache 362 592 Stück ausgegeben, es betragen mithin die Retourbillets 40 Proc. der Gesammt-Billet-Ausgabe. Die im Jahre 1870 eingeführten Rundreise-Billets, hauptsächlich für Touren im Süddeutschen Verbande (nach Oesterreich und Italien), mit nur 0,39 Proc. der Einnahme aus der Personen-Beförderung, standen hinsichtlich der Bedeutung ihrer Benutzung auf gleicher Stufe mit den Abonnementskarten.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse besteht für die Arbeiter der mechanischen Reparatur-Werkstätte ein auf Gegenseitigkeit gegründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 100 Mitglieder zählte, 619 Thlr. vereinnahmte, an 42 Mitglieder Krankheits-Vergütungen und an sonstige Kosten 345 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 943 Thlrn. ult. 1870 abschloß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10b. Dies ist die von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Landesgrenze bei Kahl bis Aschaffenburg.

83. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Brems-System der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) mit 71 214 Thlrn.

96a. Außerdem sind zwei zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

113—116. Dies sind die wirklichen Anschaffungskosten ohne Berücksichtigung der Ausgabe von 71 214 Thlrn. für den zweimaligen Umbau.

121, 122, 123c u. 124c. Hierin sind auch die Leistungen auf der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen entfallen 40 207 auf die Hauptbahn und 3172 auf die Verbindungsbahn.

129b. Hierin ist der Verbrauch für den Fahr- und Rangirdienst auf der Verbindungsbahn mit ca. 12 000 Ctr. Kohlen enthalten.

137a. Ebenso hierin die Kosten des auf der Verbindungsbahn verbrauchten Brennmaterials.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokalverkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Sachsen und Oesterreich à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

169. Die Postgüter werden theils nach dem Gewichte, theils nach benutzten Wagen-Achsen resp. Räumen verrechnet.

178a. Hiervon sind 17 964 Militair-Pferde.

201e. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit den Militairzügen beförderten 2798 Fahrzeuge, 298 Geschütze und 17 964 Pferde enthalten.

219. Hierin sind 15 774 Thlr. für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn enthalten. (Siehe ad I dieses Berichts.)

224. Die Erneuerungskosten eines Theils des Geleises zur Gewinnung von Reserve-Schienen des älteren Profils mit 23 326 Thlrn. erscheinen in Kol. 283a.

226. Hierin sind 450 Thlr. Unterhaltungskosten der Mobilien enthalten.

234. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn enthalten. (Siehe ad I dieses Berichts.)

238. In dieser Summe sind mitenthalten: 1342 Thlr. Prämien für Ersparniß an Brennmaterial, 810 Thlr. Kosten des Anheizholzes und 347 Thlr. für Heizung zweier Dampfpumpen zur Wasserspeisung.

243. Dies sind die Kosten der sämmtlichen Beleuchtung (exkl. der Werkstätte), nämlich der Verwaltungs-Büreaus, Stationen, Bahnstrecke und Wagenzüge, sowie die Unterhaltungskosten der Laternen.

244. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Gehalte und Löhne des sämmtlichen bei den Güter-Expeditionen verwendeten Personals, namentlich der Güter-Expeditoren und Expeditions-Gehilfen, Frachtgeld-Erheber, Lade- und Bodenmeister, Spanner und Aushelfer.

245. Dies ist die Miethe für die leihweise Benutzung fremder Lokomotiven.

246a—c. Die allgemeinen Unkosten der mechanischen Reparatur-Werkstätte mit 8155 Thlrn. sind pro rata der wirklichen Reparaturkosten der Lokomotiven und Wagen repartirt und ad 246a den Lokomotiven mit 5770 Thlrn., ad 246b den Personenwagen mit 1024 Thlrn. und ad 246c den Lastwagen mit 1361 Thlrn. zugeschlagen worden.

248. In dieser Summe sind die Kosten der Gesammt-Heizung der Stationen und Büreau-Lokalitäten (exkl. der Bahnwärterhäuser und Werkstätte), sowie die Unterhaltungskosten der Feuerstellen enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

252. Die hier aufgeführte Summe enthält die Kosten für die Anschaffung und Instandhaltung verschiedener Geräthschaften und Materialien, hauptsächlich Einrichtungen für die Truppen-Transporte mit 8319 Thlrn., die Unkosten bei Unfällen und Beschädigungen des Fahrmaterials mit 1663 Thlrn., Gratifikationen, Unterstützungen und Pensions-Aufbesserungen mit 2008 Thlrn., Unkosten für Einquartirung mit 300 Thlrn. und 1475 Thlr. diverse Ausgaben.

273b. Außerdem hat die Hessische Ludwigsbahn 19 804 Thlr. zugeschossen.

282. Diese 23 326 Thlr. sind für Erneuerung eines Theils des Geleises aus den Betriebs-Ueberschüssen der Frankfurt-Hanauer und Hessischen Ludwigsbahn überwiesen und erscheinen in Kol. 283b als Ausgabe. (Siehe auch die vorstehende Erläuterung zu Kol. 273.)

286. Mit Ausschluß der Militair-Personen sind 59 093 Personen = 8,88 Proc. weniger als im Vorjahre befördert.

292. Diese bedeutende Vermehrung der Ausgaben ist größtentheils in Folge der Vorkehrungen für Ausführung der Truppen-Beförderungen entstanden (siehe ad IV dieses Berichts).

31. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1870 den oekonomischen Betrieb der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft selbstständig ausgeführt wurde.

Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn nicht statt.

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofes Elmshorn, welche nach den diese Station berührenden Züge repartirt werden, im Betrage von 3825 Thlr. mitenthalten.

255. Desgleichen hier der an dieselbe gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreau's, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1398 Thlrn.

32. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn umfaßte ult. 1870:

A. Folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . .	6,29 Meilen,
b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen	4,26 „
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg	9,91 „
zu übertragen	20,46 Meilen.

übertragen 20,46 Meilen.

3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt a. M. (Einmündung in die Main-Neckar-E.) . . . . 3,54 „
nebst der mit der Main-Neckar-E. gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt a. M. . . . . 0,39 „

B. Die Worms-Alzeyer Bahn . . . . 3,97 „

C. Die Riedbahn von Darmstadt über Gernsheim nach Hofheim . . . . 5,05 „

D. Die Worms-Bensheimer Bahn von Rosengarten (rechtes Ufer bei Worms) bis Bensheim 2,82 „
nebst der am 1. September 1870 für den Güterverkehr eröffneten Strecke Rosengarten-Worms (Hafenbahn) mit Trajekt-Anstalt . . . . 0,38 „

E. Die Rhein-Haardtbahn von Alzey nach Bingen . . . . 4,44 „
von welcher die Strecke Armsheim-Bingen am 29. Juni, die Strecke Armsheim-Alzey (neue Station) am 1. November und die ganze Bahn mit Anschluß an die Worms-Alzeyer Bahn am 27. Dezember 1870 eröffnet wurde.

F. Von der Odenwaldbahn die Strecken von Babenhausen nach Wiebelsbach . . . . 2,01 „
(von derselben ist die Strecke Babenhausen-Groß-Umstadt am 29. Juni und Groß-Umstadt-Wiebelsbach am 27. Dezember 1870 dem Betriebe übergeben) und von Darmstadt nach Ober-Ramstadt 1,62 „
eröffnet am 27. Dezember 1870.

Zusammen 44,68 Meilen.

Hiervon wurden die Strecken Armsheim-Alzey (1,02 M.), Groß-Umstadt-Wiebelsbach (0,52 M.) und Darmstadt-Ober-Ramstadt (1,62 M.), zusammen . . . . 3,16 „
im Jahre 1870 für Rechnung des Baufonds betrieben, es verbleiben mithin . . . . 41,52 Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der ad D aufgeführten Hafenbahn, sowie der Strecken Armsheim-Bingen (ad E aufgeführt) u. Babenhausen-Groß-Umstadt (ad F aufgeführt) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . 38,10 „
berechnet.

II. **Bahn-Anlagen.** In Folge der Einführung der Worms-Bensheimer Bahn in den Bahnhof Worms, sowie in Folge des gesteigerten Verkehrs ist eine Erweiterung des Stationsgebäudes und eine Vermehrung der Geleise nothwendig geworden.

Der nördliche Anbau des Stationsgebäudes wurde unter Dach gebracht, ferner wurde eine neue Lokomotiv-Remise, ein Werkstatts-Gebäude mit Wasserstation und eine Wagenhalle errichtet, sowie die Verladerampe verlegt und erweitert. Mit den Arbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises zwischen Mainz und Worms wurde begonnen.

Auf der Strecke Mainz-Bingen wurden zum Behufe des Rechtsfahrens die seither für das Linksfahren eingerichteten Weichen in den verschiedenen Stationen umgelegt.

Durch die Einführung der Alzey-Binger Bahn in den Bahnhof Bingen waren verschiedene Aenderungen an den Geleisen und Erweiterungen des Bahnhofs durch Anschüttungen nach dem Rheine nöthig.

Das zweite Geleise auf der Bahnstrecke Mainz-Aschaffenburg zwischen Bischofsheim und Weiterstadt kam zur Vollendung und wurde am 1. Juni dem Betriebe übergeben. Mit der Aufstellung der Rüstung für die Herstellung des zweiten Geleises der Rheinbrücke wurde begonnen, diese Arbeit mußte jedoch in Folge des Krieges wieder eingestellt werden.

In den Stationen Bischofsheim, Nauheim, Groß-Gerau und Weiterstadt mußten in Folge des Rechtsfahrens verschiedene Weichen umgelegt werden.

In der Station Bischofsheim wurde eine zweite provisorische Wagenhalle errichtet, die Lokomotiv-Remise verlängert, verschiedene neue Geleise gelegt und mit den Erweiterungsarbeiten für den Viehverkehr begonnen.

In der Station Stockstadt wurden die Fundamente für das definitive Stationsgebäude, sowie ein Güterschuppen und Magazin hergestellt.

Auf der Bahnstrecke Darmstadt-Hofheim (Riedbahn) wurden die Arbeiten zur selbstständigen Einführung der Riedbahn in den Bahnhof Darmstadt fortgesetzt, der Viadukt unter der Main-Neckar-Bahn umgebaut und seit der seitherigen einen Oeffnung auf drei Oeffnungen von je 25,1 Fuß lichte Weite erweitert. Die Brücke über den Darmbach wurde verlängert.

Die rückständigen Arbeiten der Worms-Bensheimer Bahn, als Herstellung des Stationsgebäudes und Güterschuppens für die Station Bensheim und die Herstellung der Ufer- und Hafenbauten in der Station Rosengarten kamen zur Vollendung. Die Arbeiten für die Hafenbahn bei Worms wurden fortgesetzt und beendigt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 um 10 Lokomotiven, 30 Personen-, 6 Gepäck- und 125 Güterwagen vermehrt.

IV. **Betrieb.** Wegen der in Folge des Krieges eingetretenen Störung ist der Fahrdienst nur bis zum 24. Juli ein normaler gewesen, von dieser Zeit an aber theilweise ganz suspendirt, theilweise erheblich reducirt worden.

Am 22. Juli wurde die Aufnahme von Gütern suspendirt und am 24. der ganze Güterverkehr eingestellt. Während an diesem Tage auf den Strecken Mainz-Worms, Mainz-Aschaffenburg und Mainz-Frankfurt noch je 3 Personenzüge verkehrten, fielen diese vom 25. Juli an ganz aus, so daß auf den Strecken Mainz-Worms, Mainz-Aschaffenburg, Babenhausen-Groß-Umstadt alle Züge, überhaupt der ganze Privatverkehr eingestellt war, auf der Strecke Mainz-Frankfurt zwischen Mainz und Niederrad nur noch 3 Personenzüge gingen und im Uebrigen unter

Ausschluß aller Güterzüge auf den Strecken Mainz-Bingen, Worms-Alzey, Darmstadt-Rosengarten und Rosengarten-Bensheim nur 4 Personenzüge befördert wurden.

Am 21. August waren die Militair-Transporte der Hauptdispositionen, wie mehrerer großen Nachschübe bereits soweit glücklich vollzogen, daß von diesem Tage an auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wieder 4 Personenzüge, davon 2 nur zwischen Mainz und Darmstadt befördert werden konnten. Am 30. August wurde ein weiterer Personenzug zwischen Mainz und Bingen (Köln), am 31. ein solcher zwischen Mainz und Aschaffenburg eingelegt.

Am 1. September wurden endlich auch auf der Strecke Mainz-Worms wieder 5 Personenzüge gefahren und auf dieser, sowie den übrigen Strecken die Güterzüge nach Bedürfniß hergestellt, ein weiterer Personenzug wurde zwischen Mainz und Frankfurt am 15. September, zwischen Mainz und Aschaffenburg am 26. September, zwischen Mainz und Bingen am 26. September und 11. Oktober eingelegt und ein neuer vollständiger Fahrplan endlich am 17. Oktober eingeführt.

Die Militair-Fahrordnung in gleichmäßiger täglicher Wiederholung erstreckte sich nur auf die Bahnstrecken Aschaffenburg-Mainz-Worms-Grenze und auf die Zeit vom 24. auf 25. Juli bis zum 10. August. Dieselbe bestand während der ersten beiden Tage in 12 Zügen in jeder Richtung, beladen von Aschaffenburg nach Worms und leer in umgekehrter Richtung, welche sich in Zeitabschnitten von 1½ Stunden Tag und Nacht durch zu folgen hatten, so daß in jeder Richtung eine freie Zeit von 6 Stunden geblieben wäre. Da jedoch die Züge in der fahrplanmäßigen Zeit nicht ankamen, mußten dieselben später gefahren werden, so daß sich die Nothwendigkeit ergab, um den Austausch der Zugkraft bewirken zu können, in jeder Richtung 4 weitere Züge einzulegen, wodurch vom 26. Juli an sonach 16 Züge in jeder Richtung in ununterbrochener Folge Tag und Nacht verkehrten. Vom 10. August an wurden diese Züge auf die Hälfte reducirt und ein beschränkter Personen- und Eilgutverkehr eingeführt, in Folge stärkerer Truppen-Transporte vom 13.—16. August aber wieder aufgehoben.

Ueberhaupt sind in der Periode vom 17. Juli bis ult. Dezember 1870 im Ganzen 1776 Militairzüge gefahren.

V. **Neue Bahnlinien.** Auf der Strecke Mainz-Armsheim (4,7 Meilen) wurden die sehr umfangreichen Erdarbeiten von Bretzenheim bis Armsheim größtentheils vollendet und ein Theil des Unterbaues hergestellt. Sämmtliche Kunstbauten wurden im Mauerwerk vollendet, es sind nur noch die Eisenconstruktionen an verschiedenen Viadukten aufzustellen. Die Arbeiten des 100,9 Ruthen langen Tunnels bei Klein-Winternheim wurden ebenfalls unausgesetzt fortbetrieben, der Bau überhaupt so gefördert, daß die Strecke am 18. Dez. 1871 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Für die Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim wurde ein Theil der Erdarbeiten und Kunstbauten ausgeführt. Ebenso wurde auf der Strecke von Alzey nach der Grenze die Erdarbeiten und Kunstbauten in der Gemarkung Alzey größtentheils ausgeführt.

Die bedeutenden Erdarbeiten zwischen Ober-Ramstadt und Wiebelsbach (ein Theil der Odenwaldbahn) wurden gegen Ende des Jahres 1870 vollständig hergestellt. Ebenso wurde der 63,4 Ruthen lange Tunnel am Engelberge bei Reinheim gegen Ende des Jahres vollständig hergestellt und die 2,14 Meilen lange Strecke am 29. Juni 1871 dem Betriebe übergeben.

Auf der Strecke Wiebelsbach-Erbach wurden die Erdarbeiten von Wiebelsbach bis zum Tunnel nahezu und auf der übrigen Strecke größtentheils vollendet. Das Mauerwerk der Kunstbauten wurde vollständig aufgeführt, so daß nur noch die verschiedenen eisernen Ueberbrückungen zu montiren sind. Die Arbeiten an dem 320 Ruthen langen Tunnel bei Frauen-Nauses wurden energisch fortbetrieben, so daß am 17. August der Sohlenstollen durchschlägig wurde. Bis zum Ende des Jahres waren 300 Ruthen Vollprofil ausgebrochen und die Tunnelmauerung auf eine Länge von 285,2 Ruthen nebst dem südlichen Portale hergestellt. Am 24. Dezember 1871 wurde diese 3,10 Meilen lange Strecke dem Betriebe übergeben.

Für die projektirte Bahn von Mannheim nach der Riedbahn und nach Worms wurden die Vorarbeiten gefertigt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 5 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände, für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagen-Verwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Ober-Betriebs-Inspektor, für den Güterdienst durch den Ober-Güter-Inspektor und für die Material- und Magazins-Verwaltung durch den Ober-Material-Inspektor.

   Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Mainz-Bingen (4,26 Meilen), Gustavsburg-Weiterstadt (3,0 Meilen) und Worms-Grenze (0,42 Meilen).

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken sind in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 222 u. 223 beziehungsweise ad I dieses Berichts speziell angegeben.

85 u. 86. Das hier (in Kol. 85) aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich auf sämmtliche im Betriebe und im Bau begriffene Linien in einer Gesammt-Ausdehnung von 58,51 Meilen = 440,63 Kilometern, welche Länge den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86 zu Grunde gelegt ist.

   Das Anlage-Kapital der älteren ad I A. B u. C dieses Berichts aufgeführten Strecken von zusammen 33,02 Meilen beträgt 18 294 063 Thlr. bezieh. 554 029 Thlr. pro Meile u. 73 557 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

92, 97b, 99a, 101b, 103b, 110, 113b, 114b, 115b u. 116b. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegen 44,65 Meilen = 336,30 Kilometer zu Grunde (siehe ad I A bis F dieses Berichts).

100b. Hierin sind 5 Briefpostwagen, 12 Postpackwagen und 1 Revisionswagen enthalten.

121d. Bei den im Jahre 1870 vorherrschenden Militairzügen war die vorgeschriebene Klassifikation der Züge mit Sicherheit nicht durchführbar.

121g. Hierin sind 5516 Meilen enthalten, welche als Nutzmeilen auf den Pfälzischen Strecken und 694 Meilen, welche auf den für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecken zurückgelegt worden sind.

121h. Außerdem sind während 49 384 Stunden Reserve- und während 39 901 Stunden Rangirdienst in den Hauptbahnhöfen geleistet, sowie während 503 Tagen Materialzüge auf den Baustrecken gefahren. Der enorme Reservedienst war durch den unregelmäßigen Dienst und die vielen Extrazüge, beziehungsweise durch die Kriegs-Ereignisse bedingt. Rangirdienst und Materialzüge entsprechen einer weiteren Leistung von 45 937 Wegemeilen, so daß sich die Gesammtleistung der Lokomotiven der Hessischen Ludwigsbahn auf 337 455 Wegemeilen beziffert.

129b. Außerdem wurden im speziellen Rangirdienst 46 482 Ctr. und auf den Baustrecken 7754 Ctr. Steinkohlen verbraucht.

137a. Hierin sind auch die Kosten des Tragens des Brennmaterials auf die Tender enthalten. Außerdem wurde im speziellen Rangirdienste noch ein Betrag von 12 048 Thlrn. für Heizmaterial verausgabt.

139, 143 u. 145. Bei diesen Durchschnitts-Berechnungen sind die im Laufe des Jahres 1870 hinzugekommenen Wagen nur mit dem aliquoten Theile ihrer Achsen berücksichtigt.

140 u. 146. Ueber die Ausnutzung der Wagen können wegen der vorwiegenden Benutzung derselben in Militairzügen genaue Angaben nicht gemacht werden.

156 u. 157. Da sich noch sehr viele Abrechnungen über die Wagenmiethe in der Schwebe befanden, so konnte hier nur die Differenz zwischen Schuld und Guthaben aufgeführt werden.

165. Außerdem wurden noch 161 556 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

166b. Freigewicht wird nur in einigen direkten Verbänden gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 19 931 Wagenladungen Thiere befördert.

204. Hierin sind 4082 Thlr. Einnahmen für Traglasten enthalten.

230. Einschließlich der Kosten für Heizung der übrigen Dienstlokale.

234. In dieser Summe sind 30 386 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt a. M. und Aschaffenburg, Pächte für städtisches und Festungsterrain etc. enthalten.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die Arbeitslöhne sind in Kol. 237 mitenthalten, da das Schmieren von den Heizern und Wagenwärtern besorgt wird.

245. Hierin sind 34 841 Thlr. Löhne der Tagelöhner zur Bedienung der Lokomotiven, Wagenschieber etc. enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen bezahlter und empfangener Wagenmiethe.

268c. Bei Berechnung dieses Procentsatzes konnte nur das für die älteren Linien verwendete Anlage-Kapital von 18 294 063 Thlrn. (siehe Erläuterung zu Kol. 85 u. 86) in Ansatz gebracht werden, da bei den neuen Linien die Ausgaben größer waren, als die Einnahmen.

271. Die Eisenbahnsteuer, welche für die auf Preußischem Gebiete liegende Strecke bezahlt wurde, ist in Kol. 231 mitenthalten.

272. An dieser Dividende hat ein Aktien-Kapital von 10 514 286 Thlrn. Theil genommen.

33. Homburger Eisenbahn.

I. **Betrieb.** Der Betriebsdienst hat im Jahre 1870 durch den Ausbruch des Krieges einige Störungen erlitten. In Folge der Verwendung des Fahrmaterials zu Militair-Transporten auf fremden Bahnen mußte der Betrieb vom 24.—26. Juli und vom 27. Juli bis zum 11. August gänzlich sistirt werden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

87a. Die Actien bestehen aus 4000 Stück Littr. A und 4000 Stück Littr. B zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die Letzteren haben jedoch bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

234. Hierin sind 4278 Thlr. Vergütigung, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes in Frankfurt a. M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 87a erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Littr. A zum Empfange von Dividende berechtigt.

286—295. Da die Einstellung des Betriebes in die wichtigste Verkehrs-Periode der Homburger Eisenbahn fiel, der Verkehr unter den Kriegszuständen überhaupt wesentlich gelitten hat, so würde eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre zu unrichtigen Schlüssen führen. Ohne Berücksichtigung dieser Umstände würde die Vergleichung gegen das Vorjahr folgende Resultate ergeben: es wurden weniger befördert 108 330 Personen (16,43 Proc.) und 32 440 Ctr. Güter (7,43 Proc.), die Einnahmen waren um 38 850 Thlr. (22,14 Proc.), die Ausgaben um 560 Thlr. (0,84 Proc.) und der Ueberschuß um 38 290 Thlr. (36,62 Proc.) geringer als im Jahre 1869.

344 u. 345. In Folge der Verwendung des Betriebsmaterials zu Militair-Transporten auf fremden Bahnen ist der Betrieb während 16 Tagen sistirt worden. (Siehe ad I dieses Berichts.)

34. Kirchheimer Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet,** die Mitbenutzung des Bahnhofes in Unterboihingen und der Güterwagen der Württembergischen Staats-E. ist das Nähere in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 202 enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Da die von der Kirchheimer Eisenbahn übernommenen Beamten der Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung Theilnehmer der Pensionskasse für die Württembergischen Staats-Eisenbahn-Beamten verblieben sind, so ist nur eine Unterstützungskasse vorhanden, welche ultimo 1870 mit einem Bestande von 304 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

85. Der gegen das concessionirte Actien-Kapital mehr verwendete Betrag von 22 600 Thlrn. ist durch Anleihen gedeckt worden.

86. Da die Bahn nur 0,865 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

100a. Dies sind Post- und Gepäckwagen.

162. Hier ist die Anzahl der auf „Zugmeisters-Billete" beförderten Personen (welche dem Binnenverkehre hinzugerechnet sind) aufgeführt worden.

164d. Die hier angegebenen Personen sind im Durchgangs-Verkehre zwischen Unterboihingen und Plochingen befördert worden.

234. Dies ist die für die Benutzung der Strecke zwischen Unterboihingen und Plochingen der Württembergischen Staatsbahn gezahlte Entschädigung.

236. Bei diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Entschädigung an die Württembergische Staatsbahn außer Berechnung gelassen.

35. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßte ult. 1870 folgende Linien:

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach der Schaumburg-Lippeschen Grenze bei Minden . . . . 35,446 Meilen,

2) die Zweigbahnen
a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen . . . . 0,364 "
b) " Oberhausen nach Ruhrort . . . . 1,276 "
c) " Berge-Borbeck nach Stadtbahnhof Essen . . . . 0,411 "
d) " Gelsenkirchen nach Wattenscheid und der Zeche Carolinenglück . 0,922
e) " Wattenscheid nach Wanne (früher Pluto-Bahnhof) . . . . 0,645 "
f) " Oberhausen nach der Niederländischen Grenze bei Emmerich . 9,614 "

B. Die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen . . . . 22,024 "
mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen . . . . 2,263 "

zusammen 73,025 Meilen.

Hiervon sind verpachtet:

1) an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen die Strecke von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von . . . . 0,546 Meilen,

2) an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von . . . . 1,561 "

zusammen . . . . . . 2,107 "

Es verbleibt mithin eine Gesammt-Betriebslänge von 70,918 Meilen.

Die am 1. Januar 1870 eröffnete Theilstrecke der Venlo-Hamburger Bahn von Wanne nach Münster von 8,933 Meilen wurde im Jahre 1870 für Rechnung des Baufonds betrieben.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rhein- und Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen.** In Folge Erweiterung mehrerer Bahnhöfe haben sich die Geleise-Anlagen um 1,13 Meilen vermehrt, so daß am Jahresschluß im Ganzen rot. 154,0 Meilen Bahngeleise vorhanden waren. Hiervon kommen 40,307 Meilen auf das zweite Geleise und 2,026 Meilen auf das dritte Geleise, welches letztere an der Zeche Zollverein um 100 laufende Ruthen verlängert worden ist.

Auf der am 1. Januar 1870 dem Betriebe übergebenen Strecke Wanne-Münster der Venlo-Hamburger Bahn befinden sich 11,13 Meilen Bahngeleise, darunter 0,526 Meilen zweites Geleise in den Bahnhöfen.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1870 ist eine alte leichte Güterzugmaschine nebst Tender ausrangirt, dagegen sind 3 Tender und 1040 offene Lastwagen neu beschafft worden. Durch letztere erhöhte sich die Gesammt-Ladungsfähigkeit der vorhandenen Güterwagen um 216 290 Ctr. oder 15,4 Proc.

IV. **Betrieb.** In Folge des im Monate Juli ausgebrochenen Krieges sind zur Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial zeitweise so außergewöhnlich hohe Anforderungen an die Betriebsmittel gestellt worden, daß die regelmäßigen Fahrten der Personen- und Güterzüge nicht mehr auszuführen waren und eine Sistirung bez. Einschränkung des Fahrplanes eintreten mußte. Dennoch ist es ermöglicht, auch in der Zeit vom 24. Juli bis zum 14. August, in welcher fast ununterbrochen Tag und Nacht Militairzüge gefahren wurden, auf allen Linien in jeder Richtung einen Personenzug abzulassen und den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr aufrecht zu erhalten, während vom 14. August ab schon der größere Theil der Personen- und Güterzugsfahrten wieder aufgenommen werden konnte und vom 21. September ab der vom 1. Juli ab eingeführte Personenzug-Fahrplan in seiner ganzen Ausdehnung (einige Lokalzüge ausgenommen) wieder in Wirksamkeit getreten ist.

Zum Transport von Truppen und Kriegsmaterial wurden überhaupt 1146 Extrazüge gestellt, darunter 98 Züge mit Verwundeten und 95 Züge mit Gefangenen, welche zusammen 24 535,6 Meilen oder im Durchschnitt pro Zug 21,4 Meilen durchlaufen haben. Außerdem mußten zur Ausführung dieser Transporte 755 leere Wagenzüge befördert werden, welche zusammen 16 306,8 Meilen zurücklegten, so daß allein zu Militairzwecken 1901 Extrazüge mit 40 842,4 Zugmeilen gefahren worden sind. Im Jahre 1870 sind befördert: 758 220 Militairs, 75 934 Ctr. Effekten, 9 285 Fahrzeuge und Geschütze und 72 512 Militair-Pferde. Die Einnahmen hierfür betrugen 1 379 027 Thlr.

V. **Neue Bahnlinien.** Auf der Venlo-Hamburger Bahn sind in der Baustrecke Venlo-Wesel-Haltern die Erdarbeiten in der Nähe von Venlo weitergeführt und die Fundirungen an der Rheinbrücke bei Wesel begonnen.

Die Betriebseröffnung auf der Strecke Münster-Osnabrück (6,64 M.) fand am 1. September 1871 statt.

Auf der Strecke von Osnabrück bis Bremen ist der größere Theil des Bahn-Planums, sowie ein Theil der Brücken und Durchlässe fertig gestellt und der Bau der Weserbrücke bei Dreye, welche 3 Oeffnungen zu 186 Fuß und 15 Oeffnungen zu 84 Fuß Weite erhält, in Angriff genommen.

Auf der Strecke Harburg-Hamburg sind die Brückenbauten über die Süder- und Norder-Elbe bei Harburg resp. Hamburg und die Bauten im Hamburger Bahnhofe so weit vorgeschritten, daß die Vollendung derselben gegen Ende des Jahres 1871 zu erwarten steht.

Die Emscherthalbahn ist auf der Strecke Wanne-Sterkrade und die Scheldethalbahn in ihrer ganzen Ausdehnung im Bau begriffen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Das zweite Bahngeleise ist ausgeführt:

a) auf der Hauptbahn von Deutz bis Minden und bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	35,290	Meilen,
b) " " Zweigbahn von Oberhausen bis Ruhrort	1,120	"
c) " " " " Duisburg zum Duisburger Hafen	0,259	"
d) " " Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn von Oberhausen bis Sterkrade und in den Bahnhöfen	1,289	"
e) " " Köln-Gießener Bahn (incl. Rheinbrücke), auf der Rheinbrücke und in den Bahnhöfen	2,082	"
f) " " Betzdorf-Siegener Zweigbahn in den Bahnhöfen	0,267	"
zusammen	40,307	Meilen.

Das dritte Geleise ist ausgeführt auf den Strecken: von Oberhausen nach Borbeck (2024,50 Ruthen), von Berge-Borbeck nach Bahnhof Alten-Essen (306,25 Ruthen), von Bahnhof Alten-Essen nach der Zeche Zollverein (623,12 Ruthen), von Bahnhof Wanne bis Bahnhof Herne (1000,45 Ruthen), von Dortmunder Hütte bis Zeche Hansa (812,0 Ruthen), von Bahnhof Dortmund nach dem Zinkwerk Funkenburg (486,25 Ruthen), zusammen auf 5252,9 Ruthen = 2,626 Meilen.

14b. Der Betrieb ist zuerst eröffnet: auf der ganzen Bahn von Deutz nach Minden am 15. Oktober 1847, auf der ganzen Bahn von Oberhausen bis zur Niederländischen Grenze am 20. Oktober 1856, auf der ganzen Bahn von Köln (Deutz) nach Gießen am 12. Januar 1862. Die Strecke Wanne-Münster (siehe ad I dieses Berichts) ist am 1. Januar 1870 eröffnet.

75. In dieser Summe sind 13 000 000 Thlr. Entschädigung an den Staat für die Ablösung der Amortisation des ursprünglichen Actien-Kapitals enthalten. Dieselben sind deshalb in der in Kol. 85 aufgeführten Summe nicht berücksichtigt.

85 u. 86. Von dieser Summe sind die extraordinären Einnahmen mit 2 387 659 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch sich das wirklich verwendete Anlage-Kapital auf 65 237 778 Thlr. überhaupt oder 893 363 Thlr. pro Meile und 118 609 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung 12 sechsrädrige kombinirte Personen-Postwagen, 36 sechsrädrige Courierzug-Personenwagen und 27 sechsrädrige Gepäckwagen, an deren Beschaffungskosten die Gesellschaft mit 146 309 Thlrn. betheiligt ist.

105. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 3853 eiserne und 17 563 gußstählerne Achsen vorhanden.

122. In dieser Zahl sind auch 20 600 Nutzmeilen, welche auf den occupirten Bahnen in Frankreich und 41 596 Nutzmeilen, welche auf Venlo-Hamburger Bahnstrecken zurückgelegt wurden, mit einbegriffen, dieselben sind deshalb bei Berechnung der Durchschnittssätze in den Kol. 221, 254 u. 265 unberücksichtigt gelassen.

137a. In diesem Betrage ist auch die Dienstgutfracht enthalten, welche für alle im Dienst transportirten Kohlen à 1 Pfg. pro Ctr. und Meile berechnet wird.

138a, 142a, 144a u. 147. Von den hier aufgeführten Achsmeilen sind auf Venlo-Hamburger Bahnstrecken zurückgelegt: von Personenwagen 281 848 Achsmeilen, von Gepäckwagen 92 005 Achsmeilen, von Güterwagen 400 908 Achsmeilen, von Arbeitswagen 357 139 Achsmeilen.

150—153. In diesen Angaben sind die vorerwähnten, auf Venlo-Hamburger Bahnstrecken zurückgelegten Achsmeilen, sowie 553 Achsmeilen, welche die Arbeitswagen auf fremden Bahnen durchlaufen haben, außer Berechnung geblieben.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt worden sind, über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeuge sind spezielle Notizen nicht geführt worden.

196—200. In diesen Angaben sind auch die Resultate des Depeschen-Verkehrs der 5 Telegraphen-Stationen auf der Strecke Wanne-Münster der Venlo-Hamburger Bahn enthalten, auf welchen im Ganzen 3155 Privat-Depeschen mit einem Ertrage von 617 Thlr. 10 Sgr. zur Beförderung kamen. Der Antheil dieser Bahnstrecke an den Einnahmen aus der Depeschen-Beförderung beträgt 558 Thlr. 16 Sgr. 11 Pf.

219. Hierin sind 96 852 Thlr. für die verpachteten Bahnstrecken und 99 197 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rhein- und Schiffbrücke bei Köln enthalten.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Ausgaben mit 268 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf. resp. 567 314 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf. enthalten.

235 u. 236. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommenen Beträge zur Summe von 567 582 Thlrn. 23 Sgr. 10 Pf. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1 168 899 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf. oder pro Meile Bahnlänge auf 16 482 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge auf 2188 Thlr.

246a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten 1058 Thlr. 9 Sgr. 9 Pf. aus dem Reservefonds und 62 482 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf. aus dem Erneuerungsfonds, zusammen 63 541 Thlr. 2 Sgr.

246c. Desgleichen hier 7695 Thlr. 8 Sgr. 4 Pf. aus dem Reservefonds und 129 886 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf. aus dem Erneuerungsfonds, zusammen 137 582 Thlr. 7 Sgr. 5 Pf.

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstationsgebäude, der Wasserhebungs-Maschinen und der Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Kosten wurden 12 879 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf. aus dem Erneuerungsfonds gezahlt.

253 u. 254. Bleiben die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge unberücksichtigt, so stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Transportverwaltung auf 2 727 596 Thlr. oder pro Nutzmeile auf 3,40 Thlr. und pro Achsmeile auf 2,0 Sgr.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. In dieser Summe sind 67 645 Thlr. für Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellt sich die wirkliche Betriebs-Ausgabe auf 4 089 482 Thlr., oder pro Meile Bahnlänge auf 57 665 Thlr., pro Kilometer Bahnlänge auf 7656 Thlr. und pro Nutzmeile auf 5,10 Thlr.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270b. Außer dieser Summe sind zur Amortisation der Anleihen noch 62 788 Thlr. verwendet worden, von welchem Betrage der Staat 38 488 Thlr. zur Amortisation des Anlage-Kapitals der festen Rheinbrücke bei Köln zu zahlen hatte und der Rest von 24 300 Thlrn. aus dem vorjährigen Betriebs-Ueberschusse der Oberhausen-Arnheimer Bahn zur Amortisation des Baukapitals dieser Bahn reservirt worden war.

274. Der hier nachgewiesene Zuschuß zur Beamten-Unterstützungskasse ist ein extraordinärer. Der regelmäßige Beitrag, welcher unter den Betriebs-Ausgaben der allgemeinen Verwaltung (Kol. 260) Verrechnung findet, beträgt 9600 Thlr.

283b. Diese 8189 Thlr. beziehen sich auf ausgelooste und angekaufte Werthpapiere.

292. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Erläuterung zu Kol. 264 u. 265) haben 267 145 Thlr. = 6,99 Proc. bez. 3583 Thlr. pro Meile Bahnlänge mehr betragen, als im Vorjahre.

36a. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Das Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie leitet auch den Betrieb der angrenzenden Cottbus-Großenhainer Eisenbahn gegen eine Entschädigung von 55 Proc. der Gesammt-Brutto-Einnahme. Die Betriebsmittel werden, da die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn noch keine besitzt, von der Leipzig-Dresdener Bahn gestellt.

II. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben und umfaßte ult. 1870:

1) die Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von	15,33	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Pristewitz nach Großenhain	0,68	„
b) „ Coswig „ Meißen	1,20	„
3) die Bahn von Borsdorf über Grimma, Leisnig, Döbeln und Nossen nach Meißen von	12,82	„
zusammen	30,03	Meilen.

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preuß. Grenze von 1,54 Meilen, welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

III. **Betriebsmittel.** Durch die Uebernahme des Betriebes der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn wurde die Vermehrung der Betriebsmittel um 28 Personen-, 4 Gepäck- und 251 Güterwagen nothwendig. Dagegen sind als unbrauchbar ausrangirt und durch 10 Stück offene vierrädrige Güterwagen à 200 Ctr. Tragfähigkeit ersetzt worden: 7 achträdrige bedeckte und 3 vierrädrige offene Güterwagen.

IV. **Betrieb.** In Folge des Krieges sind in der Zeit vom 26. Juli bis 6. August zwei und ein halbes Armeekorps (ungefähr 80 000 Mann) mit der sämmtlichen Ausrüstung befördert worden, so daß an einzelnen Tagen 20 besetzte Militairzüge und eben so viele leere Züge die Bahn passirt haben. Es konnte daher auch nicht ausbleiben, daß der gewöhnliche Verkehr eine kurze Zeit lang eingestellt werden mußte.

In der Zeit vom 26. Juli bis zum Schlusse des Jahres sind mit 440 Extrazügen 145 269 Offiziere und Mannschaften, 41 045 Pferde, 4201 Geschütze und Wagen aller Art, 60 137 Gefangene aus Frankreich und 17 643 kranke und verwundete Soldaten über die Leipzig-Dresdener Bahn befördert worden, außer den einzelnen Militairs und kleineren Kommandos, welche die fahrplanmäßigen Züge benutzt haben.

Von den Lokomotiven sind während der letzten beiden Monate des Jahres 2 Stück nach Frankreich abgegeben worden. Ebenso sind eine Anzahl Wagen in Frankreich, wohin sie in Folge der Militair-Transporte gelangten, zurückgehalten worden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte und Betriebs-Direktor eine Tantième von ⅓ Proc. des zur Vertheilung an die Aktionäre kommenden Reingewinnes, welche pro 1870 2040 Thlr. betragen hat.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen für die Strecke Leipzig-Riesa-Dresden zu 15,3 Meilen, Borsdorf-Meißen-Coswig zu 12,6 Meilen und Pristewitz-Großenhain zu 0,7 Meilen, wobei zu bemerken ist, daß die Entfernungen der einzelnen Stationen der Borsdorf-Coswiger Bahn sowohl unter sich, als für die ganze Strecke zum Zwecke der Tarifberechnung dergestalt haben reduzirt werden müssen, daß die Distance Leipzig-Dresden via Döbeln-Meißen mit derjenigen via Riesa vollständig gleichgestellt ist.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden und die Zweigbahn Coswig-Meißen.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der neuen Linien sind in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 227 speziell aufgeführt.

76—81. Eine spezielle Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungsgebäudes im Jahre 1857 sämmtliche, die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden betreffenden Notizen vernichtet worden sind.

87c. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

92, 97b, 99a, 101b, 103b, 110, 113b, 114b, 115b und 116b. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegen 40,63 Meilen = 306,03 Kilometer zu Grunde, weil die Betriebsmittel sowohl für die Leipzig-Dresdener als die Cottbus-Großenhainer Bahn benutzt werden. (Siehe ad I dieses Berichts.)

114a. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Post-Büreauwagen enthalten.

115a. Ebenso hierin diejenigen der Postgepäckwagen.

123d. Hierin sind auch die leeren Züge enthalten.

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nur mit Einschluß der Gepäckwagen angegeben werden, weil die von den Wagen zurückgelegten Achsmeilen nicht getrennt notirt werden.

162. Von den hier aufgeführten Personen sind in der Zeit vom 26. Juli bis zum Schlusse des Jahres 1870 auf Requisition befördert worden: 145 269 Offiziere und Mannschaften, 60 137 Gefangene und 17 643 kranke und verwundete Soldaten, zusammen 223 049 Personen.

164a. Diese Summe bezieht sich auf die auf Requisition beförderten Militairs ꝛc. (siehe die vorstehende Erläuterung).

174. Außerdem sind noch Güter in „Achsladung" befördert worden. Die Anzahl der beladenen Achsen betrug 2595.

175b. Dies sind frachtfrei beförderte Liebesgaben für ausgerückte Deutsche Truppen.

177c. Dies ist die Anzahl der beförderten Militair-Fahrzeuge und Geschütze.

178a. Hiervon sind 41 045 Militair-Pferde.

180e. Dies sind die von den mit fahrplanmäßigen Zügen beförderten Personen zurückgelegten Personenmeilen. Die Anzahl der von den mit Extrazügen beförderten Militair-Personen zurückgelegten Meilen ist nicht notirt worden.

185a. Dies sind die von den Gütern in „Achsladung" zurückgelegten Centnermeilen.

201e. Von der hier aufgeführten Summe kommen 172 483 Thlr. auf die auf Requisitionsscheine beförderten Militair-Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 162).

213. Dies sind die Einnahmen für die in Achsladungen beförderten Güter (siehe Erläuterung zu Kol. 174).

214c. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Einnahmen für die beförderten Militair-Pferde, es beziehen sich deshalb die bei Kol.

215a aufgeführten Einnahmen nur auf die mit gewöhnlichen Zügen beförderten 2965 Pferde.

219. Außer der Wagenmiethe von 110 012 Thlrn. und anderen Einnahmen ist in der hier aufgeführten Summe die Gesammt-Brutto-Einnahme aus dem Betriebe der Cottbus-Großenhainer Bahn von 74 461 Thlrn. enthalten. Der hiervon mit 45 Proc. auf die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn-Gesellschaft entfallende Antheil ist bei Kol. 252 wieder in Ausgabe gestellt.

231. Hierin ist auch die „Gewerbesteuer" enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

247. Der hier angegebene Betrag ist für die Anschaffung von 2 Lokomotiven und 100 Güterwagen ausgegeben worden.

286 u. 287. Mit Ausschluß der auf Requisitionsscheine beförderten Militairs sind gegen das Vorjahr 144 776 Personen = 7,49 Proc. weniger befördert worden.

297a. Dieser Unfall ereignete sich während der Zeit der Militair-Transporte und entstand durch das Auffahren eines Personenzuges auf einen vor dem Bahnhof Leipzig haltenden Militairzug, wodurch 5 Militair-Personen, jedoch nur leicht verletzt worden sind.

36b. Cottbus-Großenhainer Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Die von Cottbus über Senftenberg, Ruhland und Ortrand nach Großenhain führende, 10,6 Meilen lange Eisenbahn wurde am 20. April 1870 dem Betriebe übergeben. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit von 8⅓ Monaten . . . . 7,36 „ welcher jedoch den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 150b, 152b, 153b, 190, 207, 218, 221a, 236, 262, 265a u. 268b nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Der Betrieb der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn ist von dem Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie übernommen worden, wofür letztere aus der Gesammt-Brutto-Einnahme 55 Proc. Antheil erhält.

Der Vorstand der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn leitet diejenigen Angelegenheiten der Gesellschaft, welche nicht den Bahnbetrieb betreffen.

Die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn hat zwar eigene Betriebs-Beamte, diese werden jedoch von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie angestellt und besoldet. Auch hat die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn zur Zeit noch keine eigenen Betriebsmittel, letztere sind vielmehr von der Leipzig-Dresdener Bahn in der Weise gestellt worden, daß dieselben im Eigenthume der Leipzig-Dresdener Gesellschaft verbleiben.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterhäuser enthalten.

85. Zur Deckung der gegen das concessionirte Anlage-Kapital sich herausstellenden Mehr-Ausgabe ist eine neue Anleihe auf Höhe von 325 000 Thlrn. normirt und im Jahre 1871 emittirt worden.

246. Die hier aufgeführten Reparaturkosten sind für die im Betriebe der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn befindlich gewesenen Transportmittel verwendet worden.

264. Die mit 65 431 Thlr. bezifferte Summe aller Ausgaben ist von der Leipzig-Dresdener Gesellschaft für eigene Rechnung bestritten worden. Dieser Ausgabe steht ein Einnahme-Antheil der Leipzig-Dresdener Gesellschaft von 55 Proc. der 74 461 Thlr. betragenden Brutto-Einnahme mit 40 954 Thlrn. gegenüber, so daß ein ungedeckt gebliebener Rest von 24 477 Thlrn. von der Leipzig-Dresdener Gesellschaft zu tragen gewesen ist.

268a. Der hier aufgeführte Ueberschuß von 33 507 Thlrn. besteht nicht in der Differenz zwischen den Einnahmen und den Ausgaben, sondern aus 45 Proc. der Brutto-Einnahme von 74 461 Thlrn. (Siehe die vorstehende Erläuterung zu Kol. 264.)

37. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

80. Die Signal-Vorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.

86. Da die Bahn nur 0,8 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

87c u. 88. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22 857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.

90b. Im Jahre 1870 sind verausgabt: für einen neuen Personenwagen 1560 Thlr., für Neubauten 4840 Thlr., für Anschaffungen à conto des Bahn-Erneuerungsfonds an Schienen und Schwellen 4110 Thlr., zusammen 10 510 Thlr.

163. Von den hier aufgeführten Personen wurden 187 639 über die ganze Bahn und 31 019 bis Muggenhof (0,4 Meilen) befördert.

174. Die hier aufgeführten Kohlen wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also nur die Hälfte der Bahn.

231. Hierin sind 1260 Thlr. Gewerbesteuer und Gemeinde-Umlagen enthalten.

239—241. Das Schmieren und Putzen der Maschinen und Tender und das Schmieren der Wagen wird durch die Heizer besorgt, weshalb hier nur die Kosten der verbrauchten Materialien angegeben sind.

353. Die Pensionen wurden im Jahre 1870 aus der Gesellschaftskasse bestritten. Dieselben betrugen 232 Thlr. und sind in Kol. 237 mitenthalten.

38. Lübeck-Büchener (und Hamburger) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Lübeck-Büchener Bahn von Lübeck über Ratzeburg und Mölln nach Büchen von . . . 6,30 Meilen,
2) die Lübeck-Hamburger Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg von . 8,45 „
zusammen 14,75 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

100d. Dies sind Gepäck- und Postwagen.

230. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung und Reinigung der Wärterbuden, sowie der Erleuchtung der Signallaternen und der Coaksdeputate der Bahn-Aufsichtsbeamten enthalten.

242. Ebenso hierin die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

39. Märkisch-Posener Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Den Vorstand der Gesellschaft bildet der aus 15 Mitgliedern bestehende Verwaltungsrath, welcher in allen auf die Ausübung des Betriebes bezüglichen Geschäften einen Spezial-Direktor als General-Bevollmächtigten bestellt hat.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt die am 26. Juni 1870 dem Betriebe übergebene Linien:

a) von Frankfurt a. O. über Sternberg, Schwiebus, Bentschen, Neutomysl u. Buk nach Posen . 23,002 Meilen,
b) von Guben über Crossen, Rothenburg und Züllichau nach Bentschen . . . . 13,044 „
zusammen 36,046 Meilen

à 7532 Meter oder 36,2 Meilen à 7500 Meter.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit von 189 Tagen . . 18,655 „
welcher jedoch den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 150b, 151b, 152b, 153b, 190, 207, 218, 221a, 236, 262, 265a und 268b nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

III. **Betrieb.** Die Märkisch-Posener Eisenbahn, welche vornämlich auf den Durchgangs-Verkehr im Anschlusse an die Halle-Sorau-Gubener und die Posen-Thorn-Insterburger Eisenbahnen berechnet ist, wird — da diese Linien dem Betriebe noch nicht übergeben sind — auf der einen Seite von der Niederschlesisch-Märkischen und auf der anderen Seite von der Breslau-Posener beziehungsweise Stargard-Posener Bahn eingeschlossen. Der kaum 3 Wochen nach erfolgter Inbetriebsetzung der Bahn stattgehabte Ausbruch des Krieges war für die Märkisch-Posener Verwaltung um so empfindlicher, als der Betrieb auf den beiden Nachbarbahnen zeitweise gänzlich eingestellt werden mußte, die Linien der Märkisch-Posener Bahn Aufnahme in die Etappenstraßen noch nicht gefunden hatten und der Lokalverkehr erst in der Entwickelung begriffen war. Letzterer konnte daher ungestört aufrecht erhalten werden, es fielen sogar des geringen Güterverkehrs wegen noch Züge aus.

Für Militair-Zwecke wurden 31 Züge abgelassen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist und die Abrechnung mit demselben noch nicht stattgefunden hat.

172a u. c. Hierin sind auch 6270 Centner Eisen enthalten.

284. Für Vermiethung der Lokomotiven und Wagen vor der Betriebs-Eröffnung wurden 12 334 Thlr. eingenommen. Mit dieser Summe, sowie 24 200 Thlr. in Effekten und Materialien im Werthe von 2977 Thlrn. wurde ein Erneuerungsfonds gegründet.

40. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn und zwar:
a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,23 Meilen,
b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . 2,96 Meilen
mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Lödderburg . . . . 0,63 „ 3,59 „
zusammen 17,82 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig von . . . 1,54 „
von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet,
mithin im Betriebe . . . . 19,36 Meilen;

2) von der Halle-Kasseler Bahn die Strecke Halle-Eisleben-Nordhausen-Arenshausen . . . . 22,16 „
(Die Baulänge beträgt 22,358 Meilen. Die Fortsetzung von Arenshausen bis Münden befindet sich im Bau).

Ferner gehört zum Eigenthum der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die am 1. August 1869 dem Betriebe übergebene Strecke von Nordhausen bis zur Grenze bei Nüxei von 3,303 Meilen. Die Verwaltung und Betriebsleitung dieser Strecke hat die Königl. Eisenbahn-Direktion in Hannover in der Weise übernommen, daß die Betriebs-Einnahmen der Bahn-Eigenthümerin zufallen, während die betriebsleitende Verwaltung in einem, nur dem Betrage der wirklich aufgewendeten Kosten entsprechenden Maaße entschädigt wird. Die Einnahmen dieser Strecke sind in Kol. 219, die Ausgaben in Kol. 275 aufgeführt.

Außer den vorstehend aufgeführten Linien besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der ad 1b aufgeführten Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen 0,61 Meilen; auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 2,27 Meilen übernommen. Auf diesen Abzweigungen findet aber nur Güterverkehr statt.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn haben im Jahre 1870 folgende wesentliche Neubauten stattgefunden:

Die alten Dampfkessel der Werkstatts-Anlagen zu Buckau wurden beseitigt und zwei größere neue Dampfkessel unter entsprechender Abänderung des Dampfkesselhauses und Herstellung zweier Verbindungsgebäude der alten Werkstätten-Anlage angeschafft. Der hölzerne Oberbau auf der Saale- und den Saale-Fluth-Brücken wurde durch neue schmiedeeiserne Parabol-Träger ersetzt. Auf der Station Cöthen wurde ein neuer Lokomotiv- und Güterschuppen, ein

Wasserstationsgebäude und eine zweite große Drehscheibe erbaut, die dortigen Bahnhofsgeleise und Perrons umgebaut, eine neue Bahnhofsstraße angelegt, zwei Rampen, die Einfriedigung des durch Terrain und Gebäude wesentlich erweiterten Bahnhofs-Areals und die Anlagen für die Gasbeleuchtung dieser Station hergestellt. Auf der Station Stumsdorf wurde eine Verlängerung des durchgehenden Bahnhofsgeleises ausgeführt. Auf dem Bahnhofe zu Leipzig fanden Terrain-Aufschüttungen zum Zwecke der Erweiterung dieses Bahnhofes und die Regulirung der Parthe statt.

III. **Betriebsmittel.** Für die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn wurden 4 Schnellzug- und 2 Güterzug-Maschinen, 18 Personen- und 146 Güterwagen, sowie für die Halle-Kasseler Eisenbahn 4 Güterzug-Maschinen, 50 Kohlen- und 12 Langholzwagen beschafft.

IV. **Betrieb.** Die Halle-Kasseler Eisenbahn gehörte zu einer der großen Transportlinien für Truppen und Kriegsmaterial nach Frankreich, so daß der übrige Verkehr zeitweise ganz hat eingestellt werden müssen. Es sind in den Monaten Juli bis Dezember von Halle nach Arenshausen 358 und von Arenshausen nach Halle 338, zusammen 696 Militair-Extrazüge befördert. Dagegen sind 520 fahrplanmäßige Züge und zwar 225 Personenzüge und 295 Güterzüge ausgefallen.

V. **Personen-Verkehr.** Sowohl auf der Magdeburg-Leipziger, als auf der Halle-Kasseler Eisenbahn, sind seit dem 1. Juli 1870 Abonnements-Billets eingeführt, welche mit Photographie versehen sind und für mindestens 1 Monat ausgefertigt werden. Der Abonnementspreis pro Monat beträgt das 30fache des gewöhnlichen Fahrpreises für eine tägliche Fahrt — die Rückfahrt nicht gerechnet.

Von dieser Abonnements-Einrichtung ist nur für ganz kurze Strecken Gebrauch gemacht.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Die im Jahre 1869 gegründete Pensions- und Wittwenkasse der Beamten der Halle-Kasseler Zweigbahn ist im Jahre 1870 mit der Pensions- und Wittwenkasse der Beamten der Magdeburg-Leipziger Stammbahn vereinigt.

Außerdem besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1726 Thlrn. jährlich erhält. Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1870 an 141 Kinder verstorbener Beamten 1389 Thlr. Unterstützungen gezahlt und es schloß dieselbe ult. 1870 mit einem Bestande von 17 374 Thlrn. ab.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Zu Kol. **Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.**

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn von Magdeburg bis Leipzig.
90b. Diese 94 156 Thlr. sind dem Erneuerungsfonds entnommen.
128a. Coaks wird nur noch zum Anheizen verwendet.
177c. Hierin ist auch die Anzahl der beförderten Militair-Fahrzeuge und Geschütze enthalten.
219. Ebenso hierin die Einnahmen der Strecke Nordhausen-Nüxei (siehe ad I dieses Berichts).
230. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate 2c.
248. Dies sind die Kosten der Reinigung der Betriebslokale, die Kosten für Heizung derselben sind in Kol. 230 mitenthalten.
364. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds bezahlt. (Siehe ad VI dieses Berichts.)

Halle-Kasseler Eisenbahn.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Nordhausen-Wolframshausen.
123d. Dies ist die Anzahl der beförderten Militairzüge.
177c. Hierin sind auch die beförderten Militair-Fahrzeuge, Geschütze 2c., sowie 19 Leichen enthalten.
248. In dieser Summe sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.
249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

41. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870 folgende Linien:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit den Strecken:

a) Magdeburg-Halberstadt-Thale	11,65	Meilen,
b) Halberstadt-Vienenburg	4,30	„
c) Cöthen-Bernburg-Wegeleben	9,03	„
d) die Zweigbahnen von Güsten nach Staßfurt von	0,90	„
und von Frose nach Ballenstedt von	1,83	„
e) die Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nebst Abzweigungen	1,13	„
zusammen	29,44	Meilen.

2) Die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangerhütte nach Väthen, zusammen . . . 14,98 Meilen.

3) Die am 15. März 1870 dem Betriebe übergebene Strecke von Stendal über Bismark nach Salzwedel von . . . 7,59 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die 9½ monatliche Betriebszeit . 6,01 „ welcher den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 190, 207, 218, 221a, 236, 262 und 265a nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

II. **Bahn-Anlagen.** In Biendorf wurden die Nebengeleise erweitert und in Tangerhütte ein Gütergeleise gelegt. Der alte Lokomotivschuppen in Halberstadt wurde abgebrochen und ein neuer für 6 Stände errichtet. In Langenweddingen

ist ein neuer Güterschuppen mit Ueberladerampe, in Biendorf ein neuer Güterschuppen, in Aschersleben ein Eilgutschuppen und eine Laderampe erbaut und in Buckau der Bau eines halbkreisförmigen Lokomotivschuppens begonnen.

Eine Doppel-Glockenleitung zwischen Oschersleben und Bude 38, eine eben solche von Oschersleben nach Bude 41 mit Inductoren-Auslösung wurde errichtet. In Bernburg ist die Verbindung mit der Bundesstation hergestellt. Die Strecke Stendal-Salzwedel erhielt eine Läutewerks- und eine Sprechleitung, außerdem ist eine Bundes-Telegraphen-Leitung an der Strecke entlang hergestellt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 sind neu beschafft: 268 vierrädrige offene Güterwagen, 11 Personenzug- und 6 Schnellzug-Maschinen. Verkauft wurden eine ungekuppelte Personenzug-Maschine, 5 sechsrädrige und 16 vierrädrige Lowris. Ein offener Viehwagen ist zertrümmert und ein bedeckter 8rädriger Güterwagen ist bei Ruhrort in den Rhein gestürzt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions- rc. Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht für die Beamten der Magdeburg-Wittenbergeschen Strecke ein besonderer Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 1703 Thlrn. und eine Begräbnißkasse mit einem Bestande von 5144 Thlrn. ult. 1870.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Strecke Aschersleben-Cönnern von 3,78 Meilen wurde am 15. Oktober 1871 dem Betriebe übergeben, auf der Strecke Cönnern-Halle sind die Arbeiten zum Verlegen des Geleises im Gange.

Von der Berlin-Lehrter Bahn wurde die 16,50 Meilen lange Strecke Spandau-Gardelegen am 1. Februar und die 1,73 Meilen lange Strecke Berlin-Spandau am 15. Juli 1871 eröffnet. Der Oberbau eines Geleises zwischen Gardelegen und Lehrte ist bis auf kurze Strecken vollendet.

Die Grunderwerbs-Verhandlungen in Betreff der Strecke Salzwedel-Uelzen sind größtentheils beendet, die Erdarbeiten wurden in Angriff genommen.

Die Concession für den Bau und Betrieb einer Bahn von Magdeburg über Neuhaldensleben zum Anschlusse an die Berlin-Hannoverschen Bahnen ist der Gesellschaft ertheilt und der hierüber lautende neunte Statutnachtrag Allerhöchsten Ortes unterm 7. Juni 1871 vollzogen. Die Situations- und Nivellementspläne der Strecke Magdeburg-Neuhaldensleben liegen den Königl. Behörden behufs landespolizeilicher Festsetzung vor. Die Entwürfe für die Umbauten des Bahnhofes zu Magdeburg haben im Wesentlichen die Genehmigung des Königl. Handels-Ministeriums erhalten, leider aber hat bis dahin immer noch keine definitive Feststellung der Verbindungsbahnstrecken von Buckau resp. der Wittenbergeschen Bahn nach dem neuen Centralbahnhofe erreicht werden können.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Magdeburg-Halberstädter Linie.**

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu 11,7 Meilen und diejenige der Cöthen-Wegelebener nebst Zweigbahnen (incl. der Halberstadt-Vienenburger) zu 16,8 Meilen für den Personen-Verkehr und zu 18 Meilen für den Güterverkehr angenommen, weil auf der Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk (1,2 M.) nur Güterverkehr stattfindet.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig die Strecken Magdeburg-Oschersleben (5,1 M.) und Halberstadt-Wegeleben (1,1 M.).

75. Hierin sind auch 500 000 Thlr. in Rentenpapiere umgewandelte Aktien der früheren Cöthen-Bernburger Bahn enthalten.

88. Ebenso hierin 105 000 Thlr. Cöthen-Bernburger und 157 600 Thlr. Magdeburg-Wittenbergesche Rentenpapiere.

153a. Außerdem haben die Postwagen noch 207 469 Achsmeilen zurückgelegt, welche auf die einzelnen Bahnlinien nicht repartirt werden können.

177a. Hierin sind auch die beförderten Militair-Fahrzeuge enthalten.

190. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt die Tarifbahnlänge zu Grunde (siehe Erläuterung zu Kol. 12).

268—275. Dem Ueberschusse von . . . . 1 283 020 Thlr.
treten noch hinzu: der Ueberschuß aus dem Betriebe der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn von 110 491 „
sowie 5 Proc. Zinsen für 6 800 000 Thlr. Stamm-Aktien der Berlin-Hannoverschen Bahn, welche dem Baufonds dieser Bahn zur Last fallen, mit . . . . 340 000 „
Diese . . . 1 733 511 Thlr.
sind in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen.

272. Diese Dividende ist auf 10 200 000 Thlr. Stamm-Aktien vertheilt worden, da 6 800 000 Thlr. Aktien der Berlin-Hannoverschen Bahn an derselben Theil genommen haben. (Siehe Erläuterung zu Kol. 268—275.)

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1870 . . 29,44 Meilen, im Vorjahre 28,63 Meilen, mithin im Jahre 1870 mehr 0,81 Meilen.

Magdeburg-Wittenbergesche Linie.

12. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn auf rund 15 Meilen angenommen.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke zwischen Magdeburg und Neustadt-Magdeburg.

76. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe rc.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

85. Der Fonds für die das Anlage-Kapital überschreitenden Mehr-Ausgaben ist aus dem Verkauf präkludirter Aktien gewonnen.

177a. Hierin ist auch die Anzahl der beförderten Militair-Fahrzeuge enthalten.

Strecke Stendal-Salzwedel.

75. Für die Berlin-Hannoverschen Bahnen (zu denen die Strecke Stendal-Salzwedel gehört) sind 6 800 000 Thlr.

Stamm-Aktien und 14 600 000 Thlr. Prioritäts-Stamm-Aktien concessionirt. Der auf die Strecke Stendal-Salzwedel entfallende Betrag kann nicht angegeben werden.

76—85. Das verwendete Anlage-Kapital kann ebenfalls nicht angegeben werden, da die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen sind.

177a. Hierin ist auch die Anzahl der beförderten Militair-Fahrzeuge enthalten.

42. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **Betrieb.** Die Einwirkungen des Krieges können für die Niederschlesische Zweigbahn nur als günstige bezeichnet werden, da durch die im II. Semester 1870 stattgefundenen Transporte von Militair-Personen und Effecten ꝛc. die höchsten Einnahmen seit dem Bestehen der Bahn erzielt worden sind.

In Folge der bedeutenden Militair-Transporte mußten in der Zeit vom 25. Juli bis incl. 2. August, sowie am 6. und 7. August sämmtliche fahrplanmäßige Züge eingestellt werden; außerdem fielen aus demselben Grunde aus: am 21. Juli ein Zug, am 3., 5. u. 8. August je 3 Züge, am 4., 10., 11., 12., 13. u. 14. August je 2 Züge.

Zu Militairzwecken sind gestellt worden: 193 Extra-Militairzüge, 12 Proviant- resp. Munitionszüge, sowie 116 leere Wagenzüge.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) ist noch eine Kranken- und Sterbekasse für die Beamten und Arbeiter vorhanden, welche ult. 1870 mit einem Bestande von 2169 Thlrn. abschloß.

III. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Linie Sagan-Sorau konnte während des Jahres 1870 nur schwach fortgesetzt werden, so daß die Eröffnung dieser Linie erst Ende 1871 zu erwarten ist.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

244. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofs-Arbeiter enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

270a. Die im Jahre 1870 emittirten 950 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen wurden aus dem Baufonds verzinst.

272. Hierin ist auch das auf die 878 Prioritäts-Stamm-Actien vertheilte 1 Proc. Dividende mit 878 Thlr. enthalten.

43. Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von Nordhausen bis Wolkramshausen . . . . 1,13 Meilen,
läuft die Bahn auf dem doppelgeleisigen Bahnkörper der Halle-Kasseler Eisenbahn und geht dann als selbstständige Bahn über Sondershausen und Greußen nach Erfurt . . . . 9,01 „
zusammen 10,14 Meilen.

Für die Benutzung der Strecke Nordhausen-Wolkramshausen, welche in den Tabellen (Kol. 11b) als „gepachtet" aufgeführt ist, erhält die Halle-Kasseler Bahnverwaltung eine jährliche Vergütigung.

Außerdem gehört zu dem Unternehmen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft die am 1. Juni 1870 dem Betriebe übergebene Verbindungsbahn vom Nordhausen-Erfurter nach dem Thüringer Bahnhofe von . . 0,24 Meilen.

II. **Betrieb.** Durch ein mit der Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft getroffenes Uebereinkommen wurde mit dem 1. Juni 1870 der in Nordhausen abgelassene, als Schnellzug fahrende Zug 3 nach dem Thüringer Bahnhofe übergeführt, von wo aus auch der Personenzug 4 des Fahrplans in der Richtung nach Nordhausen abging. Nachdem durch die nothwendig gewordene Militär-Beförderung der Verkehr auf den Nachbarbahnen eine Zeit lang gänzlich sistirt war, wurde auf der Nordhausen-Erfurter Bahnlinie der Betrieb ein sehr beschränkter, indem täglich nur zwei gemischte Züge, die lediglich auf den Lokal-Verkehr angewiesen waren, nach beiden Richtungen abgelassen wurden, während die Personenzüge vollständig eingestellt und erst mit dem 9. Oktober 1870 wieder eingeführt worden sind. Die Ein- und Ausfahrt nach und von dem Thüringer Bahnhofe, welche mit dem 25. Juli aufhörte, hat dagegen erst am 10. Oktober wieder beginnen können.

Die während des beschränkten Betriebes disponiblen Transportmittel und die disponiblen Beamten der verschiedenen Branchen wurden an die Halle-Kasseler und die Thüringische Bahn abgegeben, sowie ein Theil der Beamten nach Frankreich kommandirt. Den durch die Kriegs-Ereignisse herbeigeführten Ausfall an Transporten in anderer Weise, z. B. durch ungewöhnlich starke Truppen-Transporte, wie solche auf den benachbarten beziehungsweise Anschlußbahnen stattfanden, wieder auszugleichen, ist der Nordhausen-Erfurter Bahn nicht beschieden gewesen. Einige Militairzüge haben sich zwar über ihre Linie bewegt, welche aber nicht hinreichten, um hieraus einen nennenswerthen Gewinn und eine Ausgleichung der entstandenen Nachtheile herzuleiten.

III. **Industrielle Anlagen** sind mit Ausnahme einer auf Bahnhof Nordhausen errichteten Schmiede mit kleiner Reparatur-Werkstatts-Einrichtung, in welcher nur kleine Reparaturen ausgeführt werden können, bis jetzt nicht vorhanden.

IV. **An Betriebsmitteln** wurden nachträglich noch 2 bedeckte Güterwagen angeschafft.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war im Jahre 1870 durchschnittlich mit 5,10 Personen besetzt und brachte 13 Sgr. 7,9 Pf. ein. Auf jede Güter-, Gepäck- ꝛc. Wagenachse kam eine durchschnittliche Belastung von 28,14 Z.-Ctrn. und eine Einnahme von 6 Sgr. 9,7 Pfg.

VI. **Personen-Verkehr.** Im Juni 1870 wurden Rundreise-Billets während der Sommermonate — via Nordhausen und via Erfurt durch Thüringen, über die Hessische Nordbahn und Hannoversche Staatsbahn, beziehungsweise über die Werrabahn durch Bayern ꝛc. und umgekehrt — für die II. und III. Wagenklasse und verschiedene Touren (große und kleine Tour) mit einer 6 resp. 10tägigen Gültigkeitsdauer eingeführt. Es konnten diese Billets aber nur für

den Monat Juni und bis zum 24. Juli ausgegeben und benutzt werden, da für die weiteren Reisen in Folge der Truppen-Beförderungen die direkte Verkehrs-Verbindung abgebrochen war.

Dieser Verkehr konnte für die kurze Zeit seines Bestehens als befriedigend angesehen werden.

VII. **Güter-Verkehr.** Im Jahre 1870 wurde eingeführt: ein direkter Kohlen-Verkehr mit der Köln-Mindener und mit der Bergisch-Märkischen Bahn, sowie mit der Station Zwickau, den Halle-Kasseler Kohlenstationen und der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn, endlich ein direkter Güterverkehr mit der Thüringischen und der Werrabahn.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

78—82. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel konnte noch nicht erfolgen, weil der Bau der Bahn von Unternehmern in General-Entreprise ausgeführt worden ist und die Schlußberechnung noch nicht vollständig erledigt war.

89. Die Stamm-Aktien sind für die Dauer der ersten 10 Jahre nach der Betriebs-Eröffnung in der Weise mit 4 Proc. Zinsen garantirt, daß übernommen haben: die Fürstlich Schwarzburgsche Regierung 25 000 Thlr., die Stadt Nordhausen 9500 Thlr, die Stadt Sondershausen, die Stadt Greußen, sowie Stadt und Landkreis Sondershausen und Ebeleben zus. 9500 Thlr. und der Kreis Weißensee 6000 Thlr.

123b. Hierin sind 48 Extrazüge enthalten.

168d, 170d, 171d u. 172d. Ein Durchgangs-Verkehr bestand im Jahre 1870 nicht.

Die „von Bahn zu Bahn" beförderten Güter sind nicht besonders notirt, da das geringe Quantum derselben den im Binnenverkehre beförderten Gütern zugerechnet wird.

272. Da der Ueberschuß nur zu 1 Proz. Zinsen der Prioritäts-Stamm-Aktien ausreichte, so mußten die Zinsen der Stamm-Aktien durch die Garanten gedeckt werden. (Siehe Erläuterung zu Kol. 89.)

285—296. Mit Rücksicht darauf, daß die Bahn im Vorjahre nur 4½ Monate im Betriebe war, kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit demselben nicht stattfinden.

44. Oberhessische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** der Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt die Linien Gießen-Grünberg-Alsfeld-Fulda und Gießen-Hungen-Nidda-Gelnhausen. Hiervon wurden dem Betriebe übergeben:

1) von der Linie Gießen-Fulda die Strecken:

Gießen-Grünberg am 29. Dezember 1869	3,10 Meilen,
Grünberg-Alsfeld am 29. Juli 1870	4,92 "
Alsfeld-Lauterbach am 29. Oktober 1870	2,52 "
Lauterbach-Salzschlirf am 31. Dezember 1870	0,91 "

2) von der Linie Gießen-Gelnhausen die Strecken:

Gießen-Hungen am 29. Dezember 1869	2,90 "
Hungen-Nidda am 29. Juni 1870	1,76 "
Nidda-Büdingen am 29. Oktober 1870	2,63 "
Büdingen-Gelnhausen am 30. November 1870	1,98 "
Es waren mithin ult. 1870 im Betriebe	20,72 Meilen.

à 7532 Meter oder 20,78 Meilen à 7500 Meter, für welche sich mit Rücksicht auf die im Jahre 1870 eröffneten Strecken ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 10,07 Meilen berechnet.

Die Strecke Salzschlirf-Fulda von 2,64 Meilen à 7500 Meter wurde am 31. Juli 1871 dem Betriebe übergeben.

Der Bahnhof Gießen der Köln-Gießener Bahn und der Bahnhof Gelnhausen der Bebra-Hanauer Bahn wurde von der Oberhessischen Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt, ebenso war der ganze Stations- und Expeditionsdienst in Gießen gemeinschaftlich mit der Köln-Gießener Bahn.

II. **Personen-Verkehr.** Zur Erleichterung des Reisens auf der Oberhessischen Bahn für das dieselbe regelmäßig benutzende Publikum wurden Abonnementsbillets für Erwachsene, sowie für Schüler und Lehrlinge unter 18 Jahren mit Preis-Ermäßigungen von 50 bis 80 Proc. — je nach der Entfernung und Zeitdauer — eingeführt.

III. **Güter-Verkehr.** Im Laufe des Jahres 1870 wurde ein direkter Verkehr mit der Köln-Mindener Bahn bezüglich der Kohlen- und Eisenstein-Transporte zwischen bestimmten Stationen, desgleichen mit der Main-Weser-Bahn ein solcher für Beförderung von Erzen, Brenn-, Bau- und Nutzholz, demnächst auch für die Artikel der Spezialtarife: Salz, Braunkohlen, Erde, Düngemittel, Roheisen, Steine &c. eingeführt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) ist noch eine Kranken- und Sterbekasse für die ständigen Arbeiter vorhanden, welche ult. 1870 mit einem Bestande von 522 Thlrn. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14b. Die letzte Strecke der Bahn wurde am 31. Juli 1871 dem Betriebe übergeben.

76—85. Die Erbauung der Oberhessischen Eisenbahn-Linie, sowie die Lieferung der Betriebsmittel ist einem Unternehmer für eine runde Summe übertragen worden, es kann deshalb eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel nicht stattfinden.

Das für die ganze Bahn von 175,98 Kilometer Länge zu verwendende Kapital ist auf 16 228 600 Thlr. festgesetzt, es beträgt mithin das für die fertigen Strecken von 156,06 Kilometer Länge verwendete Kapital 14 392 477 Thlr., wie in Kol. 85 angegeben.

92, 97b, 99a, 101b, 103b und 110. Da die in Kol. 91, 94, 96, 100 und 102 aufgeführten Betriebsmittel

für das ganze Bahnnetz angeschafft wurden, so sind diesen Durchschnitts-Berechnungen 23,36 Meilen = 175,98 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können nicht angegeben werden, weil dieselben von dem Bauunternehmer geliefert sind. (Siehe Erläuterung zu Kol. 76—85.)

147. Die hier aufgeführten Achsmeilen haben Wagen der Bauunternehmung zurückgelegt.

177a. Außerdem wurden noch 3 Leichen befördert.

219. Hierin ist auch die Vergütung für die an andere Bahnen während der Kriegszeit überlassene Lokomotiven enthalten.

234. Ebenso hierin die Kosten für den gemeinschaftlichen Stations- und Expeditionsdienst in Gießen und Gelnhausen.

45. Ostpreußische Südbahn.

I. **Das Bahngebiet**, welches gegen die beiden Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecken von Pillau nach

Königsberg	6,07	Meilen,
nebst den Hafengeleisen in Pillau	0,03	„
und der Verbindungsbahn in Königsberg vom Lizentbahnhofe nach dem Südbahnhofe	0,11	„
sowie von Königsberg über Bartenstein, Rastenburg und Lötzen nach Lyck	23,99	„
zusammen	30,20	Meilen.

Auf den Hafengeleisen in Pillau und der Königsberger Verbindungsbahn findet nur Güterverkehr statt, weshalb den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207 die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 30,06 Meilen zu Grunde gelegt ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Die Brücke über die Deihne bei Neumühl, welche provisorisch ausgeführt war, ist mit massiven, auf Pfahlrost gegründeten Landpfeilern und eisernen Fachwerksträgern von 65 Fuß lichter Weite mit den anschließenden Dämmen hergestellt worden.

Das definitive Empfangsgebäude auf Bahnhof Königsberg (Lizent) ist beendet, das dazu gehörige Stall- und Abtrittsgebäude, Perron, Vorplatz und die dazu gehörigen Geleise sind hergestellt und diese Anlagen vom 1. Oktober 1870 ab in Benutzung genommen worden.

III. **Betrieb.** Bei Ausbruch des Krieges mußte der Wagenpark der Linien-Kommission zur Disposition gestellt werden, es konnte daher vom 16. Juli bis 5. August nur Eilgut befördert werden, auch war der Personen-Verkehr in der Zeit vom 26. Juli bis 5. August beschränkt. In den Tagen vom 21. bis 29. Juli wurden 1814 Pferde und 18 753 Militair-Personen befördert.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 um 6 offene Viehwagen mit hohen Seitenbords und 6 Langholzwagen mit Drehschemeln und Kuppelstangen vermehrt.

V. **Personen-Verkehr.** Für die Strecke Königsberg-Pillau sind Abonnements-Billets und für beide Strecken Tagesbillets eingeführt. Im Jahre 1870 wurden auf Abonnementsbillets 51 660, auf Tagesbillets 37 214 und außerdem mit Extrazügen 4188 Personen befördert.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Bahnstrecke von Lyck bis zur Landesgrenze bei Prostken zum Anschlusse an die Russische Bahn Grajewo-Brest war im Jahre 1870 im Bau begriffen. Dieselbe hat eine Ausdehnung von 2,16 Meilen und wurde am 1. November 1871 dem Betriebe übergeben. Für den Bau dieser Strecke, sowie zur Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel sind Prioritäts-Obligationen im Betrage von 1 400 000 Thlr. ausgegeben.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Das bis ult. 1870 verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht geschlossen sind.

175a u. 213. Außer den hier (in Kol. 175a) aufgeführten sind noch in Erd- und Kieszügen 2 649 245 Ctr. Baugüter zur Beförderung gelangt.

Die Einnahmen hierfür betragen 10 416 Thlr. und sind in Kol. 213 mitenthalten.

268c. Da das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann auch der Prozentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

46. Pfälzische Eisenbahnen.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die vier Aktien-Gesellschaften der Pfälzischen Ludwigsbahn, Maximiliansbahn, Neustadt-Dürkheimer Bahn und der Pfälzischen Nordbahnen vereinigten sich zum Zweck des Ausbaues des Pfälzischen Eisenbahnnetzes, zur Beseitigung der Konkurrenz-Verhältnisse und zur Vereinfachung der Verwaltung vom 1. Januar 1870 an zu einer Gemeinschaft des Betriebes und Ertrages unter der Firma „vereinigte Pfälzische Eisenbahn-Gesellschaften" auf folgenden Grundlagen:

Die Neustadt-Dürkheimer Bahn überließ ihr Eigenthum mit den darauf haftenden Rechten und Verbindlichkeiten an die Pfälzischen Nordbahnen, wogegen die Aktien der Neustadt-Dürkheimer Bahn in Aktien gleichen Betrages der Nordbahnen umgewandelt wurden.

Die hiernach noch bestehenden drei Gesellschaften der Ludwigsbahn, Maximiliansbahn und der Nordbahnen, welche in gesondertem Eigenthum der von ihnen erbauten und noch zu erbauenden Eisenbahnen verbleiben, traten von obigem Zeitpunkt an in eine Betriebs- und Ertrags-Gemeinschaft unter folgenden näheren Bestimmungen:

1) Die drei Gesellschaften stehen mit ihrem gesammten Eigenthum unter einer einheitlichen Verwaltung, einem gemeinschaftlichen Verwaltungsrath und einer Direktion, die unter Mitwirkung eines Königl. Kommissars die Verwaltung des gesellschaftlichen Vermögens, den Betrieb der erbauten Bahnen und die Ausführung der neuen Linien zu bewirken haben.

Die gemeinsamen Angelegenheiten der vereinigten Gesellschaften kommen in allgemeinen General-Versammlungen der Aktionäre sämmtlicher Bahnen zur Behandlung und Beschlußfassung, wobei jede Aktie der Ludwigsbahn für zwei Aktien der übrigen Bahnen gezählt wird. Angelegenheiten, welche eine einzelne Gesellschaft betreffen, unterliegen einer separaten Behandlung und Beschlußfassung in einer speziellen General-Versammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft.

2) Die sämmtlichen Bestandtheile des Besitzes der einzelnen Gesellschaften werden während der Dauer der Vereinigung zu dem Nutzen der Gesammtheit benutzt und verwaltet und für den ihnen zugewiesenen Zweck auf Kosten der Gesammtheit erhalten und ergänzt. Jede der Gesellschaften haben aber ihren gesonderten Baukonto, in welchem die Gesammtkosten der von ihr ausgeführten Bauten nebst Einrichtung evident gehalten werden. In dem zur Evidenzhaltung des Mobiliars in seiner Gesammtheit angelegten Inventar ist jeder Gesellschaft der Betrag des aus ihren Fonds angeschafften Mobiliars gutgeschrieben. Die Erhaltung und Ergänzung desselben wird als laufende Betriebsausgabe verrechnet, eine Vermehrung des Mobiliars aber auf den Baukonto jener Gesellschaft, aus deren Mitteln die Anschaffung bewirkt wurde, verrechnet.

3) Während der Dauer der Vereinigung sind die gesammten Einnahmen aus dem Betriebe der Bahnen der vereinigten Gesellschaften, sowie die Betriebs- und Verwaltungs-Ausgaben gemeinschaftlich.

4) Ueber die Betriebs-Einnahmen und Ausgaben wird eine gemeinschaftliche Verrechnung geführt und das nach Bestreitung der Betriebs-Ausgaben verbleibende Gesammt-Erträgniß jährlich in der Art vertheilt:

a) zunächst werden die Zinsen und Amortisationsquoten für die Prioritäts-Obligationen sämmtlicher Gesellschaften bestritten, hierauf

b) für die Aktien sämmtlicher Gesellschaften die vom Staate garantirten Zinsbeträge zugewiesen und hierbei
   1) der Ludwigsbahn-Gesellschaft für ihr bisheriges Aktien-Kapital neben dem garantirten Zins von 4 Proc. ein Präcipuum von 5 Proc.,
   2) der Maximiliansbahn-Gesellschaft für ihr bisheriges Aktien-Kapital neben dem garantirten Zins von 4½ Proc. ein Präcipuum von 1 Proc. und
   3) der Nordbahn-Gesellschaft der garantirte Zins von 4 resp. 4½ Proc. von den bereits im Betriebe befindlichen Linien, sowie von den ihr noch weiter überlassenen Linien, nach deren Vollendung und Betriebs-Eröffnung ausgewiesen;

c) aus dem dann noch verbleibenden Aktivrest wird die Hälfte zur Erstattung der vom Staate geleisteten Zinsvorschüsse (inkl. Präcipuen) und zu ihrer Verzinsung (2½ Proc.) bis zu ihrer vollständigen Tilgung verwendet;

d) die Gesellschaften sind berechtigt, einen Reservefonds anzulegen, dessen Dotirung bis zu 1 Proc. der gesammten Betriebs-Einnahmen unter den Betriebs-Ausgaben verrechnet werden darf;

e) der hiernach noch verbleibende Ueberschuß wird auf den Dividenden-Konto der vereinigten Gesellschaften übertragen und zu gleichen Theilen nach dem Nominalwerthe sämmtlicher Aktien als Dividende vertheilt.

5) Zur Ausführung der Vereinigung gewährt die Königl Bayerische Staatsregierung auf Grund des Gesetzes vom 29. April 1869, die Pfälzischen Eisenbahnen betreffend, nicht nur eine Verlängerung der in den einzelnen Konzessionen bewilligten Zins-Garantie bis zum 31. Dezember 1904, sondern gewährleistet überdies den Gesellschaften der Ludwigs- und Maximiliansbahn für ihr bisheriges Anlage-Kapital neben dem gesetzlich garantirten Zins von 4 und bezw. 4½ Proc. die obigen Präcipuen von 5 und bezw. 1 Proc. für den Zeitraum vom 1. Januar 1870 bis 31. Dezember 1904.

6) Als Vorbedingung für die erwähnte Verlängerung und Erweiterung der staatlichen Zinsgarantie haben die drei Bahngesellschaften bis zum Jahre 1890 die Verpflichtung übernommen, jene neuen Linien, welche von der Staatsregierung für die Verkehrs-Verhältnisse der Pfalz noch als nöthig erachtet werden, auf Rechnung derjenigen Bahn, in deren Rayon die einzelne neue Bahnlinie zunächst fällt, bauen zu lassen und in gemeinschaftlichen Betrieb zu nehmen, wenn die Staatsregierung 4½ Proc. Zins des Bau-Kapitals bis zum 31. Dezember 1904 garantirt.

7) Die Staatsregierung ist berechtigt, vom 1. Januar 1905 an das Gesammt-Besitzthum der drei Gesellschaften gegen Bezahlung derjenigen Summe zu erwerben, welche auf dem Baukonto jeder Gesellschaft verzeichnet ist, unter Hinzufügung derjenigen Summe, welche in dem der Einlösung vorausgehenden vorletzten Betriebsjahr an die Aktionäre jeder Gesellschaft an Zins, Präcipuum und Dividenden hinausgegeben wurde.

8) Die Staatsregierung leistet auf das Recht des unentgeltlichen Heimfalles der einzelnen Bahnen nach Ablauf von 99 Betriebsjahren Verzicht unter der Bedingung, daß dem Staate für die Dauer der Konzessionszeit an dem Ueberschüsse, welcher als Dividende verbleibt, ein Antheil in folgendem Verhältniß eingeräumt wird:

a) erreicht die Dividende den Betrag von 1½ bis 1¾ Proc. des Aktien-Kapitals der vereinigten Gesellschaften, so erhält der Staat ¼ Proc. des Aktien-Kapitals,

b) beträgt die Dividende 2 bis 2¾ Proc., so erhält der Staat ½ Proc.,

c) beträgt die Dividende 3 Proc. und darüber, so erhält der Staat die Hälfte des Mehrbetrags über 2 Proc.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870 folgende Linien:

A. **Die Ludwigsbahn**

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei

Worms . . . . 16,58 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,42 Meilen befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört),

2) die Zweigbahnen a) Schifferstadt-Speyer-Germersheim . . . . 3,01 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . 1,45 „
c) Schwarzenacker-St. Ingbert . . . . 2,71 „
d) Pfälzischer Theil der Rheinbrücke nebst Verbindungsbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim . . . . 0,25 „

zusammen 24,00 Meilen.

B. Die Maximiliansbahn

1) die Hauptbahn von Neustadt nach Weißenburg . . . . 6,22 Meilen,
2) die Zweigbahnen von Winden nach Maximiliansau . . . . 2,14 „
und von Winden nach Bergzabern, eröffnet am 13. April 1870 . . . . . 1,33 „

zusammen 9,69 Meilen.

C. Die Nordbahnen

a) von Neustadt nach Dürkheim . . . . 2,06 Meilen,
b) „ Landstuhl „ Kusel . . . . 3,82 „

zusammen 5,88 „

Ueberhaupt 39,57 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad B 2 aufgeführten Winden-Bergzaberner Bahn . . . . 39,20 Meilen.

III. **Betrieb.** Zufolge der von der obersten Kriegsverwaltung erlassenen Disposition über den Transport der Truppen und Armeebedürfnisse fiel den Pfälzischen Bahnen beim Ausbruche des Krieges zunächst die Aufgabe zu, vom 25. Juli ab täglich 18 Militairzüge von Mannheim über Ludwigshafen nach Homburg und Neunkirchen und 12 Militairzüge von Mainz über Ludwigshafen, Neustadt und Landau nach Weißenburg, somit 30 Züge in der Richtung nach dem Kriegsschauplatz und eben so viele Leerzüge von da zurück nach den Einschiffungspunkten zu befördern. Dazu gesellten sich nicht nur eine Reihe von Bayerischen Militairzügen, welche theils via Maxau, theils via Mannheim eingingen, sondern auch zahlreiche Züge mit Proviant und Kriegsbedürfnissen aller Art. Nach dem Aufmarsch der Deutschen Armee aber reihten sich hieran während der ganzen Kriegsperiode ununterbrochene Transporte für die nachträglich herangezogenen Heereskörper und die nachrückenden Ersatztruppen, sowie Züge mit Fuhrparks-Kolonnen, mit Belagerungsgeschützen und Munition, desgleichen endlich nach den Schlachten bei Wörth, Metz und Sedan Züge mit Gefangenen, Verwundeten und Kranken von dem Kriegsschauplatze.

Da die Eisenbahnbrücke bei Kehl gesprengt und erst geraume Zeit nach der Kapitulation von Straßburg wieder hergestellt und für die Truppenzüge zu benutzen war, nachdem ferner auf anderen Bahnlinien nicht selten Verkehrsstockungen eintraten, so sind zeitweise außer den obenerwähnten Zügen der Linien Mannheim-Homburg 2c. und Mainz-Weißenburg 2c. auch die Transporte der übrigen Linien von Nord- und Süddeutschland über die Pfälzischen Bahnen geleitet worden.

Zur Bewältigung der Truppen-Transporte beim Aufmarsch der Hauptarmee mußte in der Zeit vom 23. Juli bis 13. August die Bahn und deren Betriebsmaterial ausschließlich zu diesem Zwecke verwendet und der gewöhnliche Verkehr für Personen, Güter und Kohlen vollständig eingestellt werden, schon am 14. August aber gelang es, namentlich in Folge der Anordnung, daß die Pfälzischen Linien zugleich die Beförderung der Post nach dem Hauptquartier und zu der Armee überhaupt zu besorgen hatten, einen beschränkten provisorischen Fahrplan für den Privat-Personenverkehr zur Einführung zu bringen.

Dieser Fahrplan wurde successive in dem Maaße erweitert, als die Militairtransporte dies gestatteten und schon im Anfange September konnte der Kohlenverkehr und Anfangs Oktober auch der Güterverkehr, wenn auch in sehr beschränkter Weise, wieder aufgenommen werden, bis endlich am 17. Oktober ein neuer Fahrdienst zur Einführung gelangte, welcher sich von dem vor dem Kriege bestandenen Sommerdienst nur wenig unterschied.

In dem Zeitraume vom 23. Juli bis Ende Januar des Jahres 1871 sind befördert worden: 769517 Militair-Personen, 85673 Pferde, 12981 Fuhrwerke, 1223 Geschütze, 812305 Ctr. Proviant und 553 Wagen Vieh.

Außerdem fanden noch beträchtliche Quantitäten von Liebesgaben, das Personal der „Sanitäts-“ und „Hülfsvereine“, sowie die von Frankreich ausgewiesenen Deutschen gratis Beförderung auf den Pfälzischen Bahnen.

Obwohl das Finanzergebniß dieses Kriegsjahres sehr zufriedenstellend war, so würde dasselbe für das Jahr 1870 nach den Resultaten des ersten Semesters ohne Zweifel ein ungleich günstigeres gewesen sein, wenn der vielverheißende, in stetem Aufschwung begriffene Verkehr nicht durch den hereingebrochenen Krieg unterbrochen und auf längere Zeit total lahm gelegt worden wäre.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten und Angestellten noch bestehende Lebensversicherungs-Anstalt zählte im Jahre 1870 bereits 1967 Mitglieder mit obligatorischer Versicherung zu 100 Fl. im Betrage von 196700 Fl. und 457 Mitglieder mit höherer fakultativer Versicherung im Betrage von 185500 Fl. Es sind im Ganzen 20 Sterbefälle vorgekommen, für welche an obligatorischer Versicherung 2000 Fl. und an höheren Versicherungen 1300 Fl., im Ganzen also 3300 Fl. bezahlt worden sind.

V. **Neue Bahnlinien.** Die im Rayon der einzelnen Bahngebiete weiter projektirten Linien sind bereits in der Statistik pro 1869 S. 232 und 233 aufgeführt.

VI. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Ludwigsbahn enthält der Jahrgang 1868 der Statistik S. 211 spezielle Mittheilungen. Von der Maximiliansbahn wurde die Strecke von Neustadt nach Landau am 18. Juli 1855, von Landau nach Weißenburg am 26. November 1855, die Zweigbahn Winden-Maxau am 14. März 1864 und die Zweigbahn Winden-Bergzabern am 13. April 1870 dem Betriebe übergeben. Von den Nordbahnen ist die Strecke Neustadt-Dürkheim am 6. Mai 1865 und die Strecke Landstuhl-Kusel am 22. September 1868 eröffnet.

75—87. Dies ist das Anlage-Kapital der vereinigten Pfälzischen Bahnen. Von demselben kommen:

			Ludwigsbahn.	auf die Maximiliansbahn.	Nordbahnen.
Kol. 75.	Im Ganzen concessionirt	Thlr.	12 959 429.	3 871 428.	6 222 860.
„ 76.	Vorarbeiten	„	134 437.	67 856.	12 912.
„ 77.	Grunderwerb	„	1 514 690.	572 821.	431 701.
„ 78a u. b.	Erdarbeiten, Böschungen und Futtermauern	„	1 779 308.	422 105.	367 773.
„ „ c.	Einfriedigungen	„	7880.	1647.	7033.
„ „ d.	Wege-Uebergänge	„	45 941.	36 478.	19 681.
„ „ e.	Kleine Brücken	„	386 597.	95 751.	55 855.
„ „ f.	Große Brücken und Viadukte	„	478 245.	78 073.	—
„ „ g.	Tunnels	„	496 818.	—	16 038.
„ 79.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben)	„	2 925 732.	991 327.	328 135.
„ 80.	Signalvorrichtungen	„	24 370.	8512.	4230.
„ 81.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	„	951 218.	335 086.	154 753.
„ 82.	Sonstige Anlagen	„	331 041.	241 324.	39 990.
„ 83.	Betriebsmittel	„	2 965 335.	840 881.	155 469.
„ 84.	Insgemein	„	1 517 811.	350 259.	407 178.
„ 85.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	Thlr.	13 559 423.	4 042 120.	2 000 748.
„ 86.	Pro Meile Bahnlänge	„	564 976.	417 144.	340 263.
	„ Kilometer „	„	75 010.	55 383.	45 175.
„ 87a.	Stamm-Aktien	„	6 662 286.	3 871 428.	6 222 860.
„ 87c.	Prioritäts-Obligationen	„	6 297 143.	—	—

89. Die Stamm-Aktien der Ludwigs- und der Nordbahnen sind vom Staate mit 4 Proc., die Stamm-Aktien der Maximiliansbahn mit 4½ Proc. garantirt.

121f. Dies sind die vor Militair-Extrazügen und im Rangirdienst zurückgelegten Meilen.

123 u. 124. Eine genaue Angabe der im Jahre 1870 abgelassenen Züge und der durchschnittlichen Anzahl der Wagen-Achsen in denselben ist wegen des Verkehrs der Militair-Extrazüge nicht möglich.

138—153. Ebenso konnten die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen wegen der Störungen, welche die Kriegsverhältnisse in dem Wagen-Abrechnungswesen mit fremden Bahnen, insbesondere hinsichtlich der Wagenverwendung auf den okkupirten französischen Bahnstrecken hervorgerufen hat, mit der wünschenswerthen Genauigkeit nicht festgestellt werden.

177a, 178a u. b. Diese Fahrzeuge, Pferde und Thiere wurden mit Militair-Transporten befördert und es ist die Einnahme für dieselben in Kol. 201e mitenthalten.

272. An Dividenden sind vertheilt: auf die Aktien der Ludwigsbahn 9,5 Proc., auf diejenigen der Maximiliansbahn 6,4 Proc. und auf die der Nordbahnen 4,9 Proc.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Fusion der Pfälzischen Bahnen erst mit dem Jahre 1870 in's Leben getreten ist (siehe ad I dieses Berichts).

344. Hinsichtlich der in Folge der Militair-Transporte stattgefundenen Einstellungen des Personen- und Güterverkehrs sind ad III dieses Berichts spezielle Mittheilungen gemacht.

47. Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.

I. Verwaltung. Die Gesammt-Verwaltung der Geschäfts-Angelegenheiten der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn wurden im Jahre 1870 durch den Verwaltungsrath mit 11 Mitgliedern und 3 Stellvertretern und durch die Direktion, bestehend aus 3 besoldeten und geschäftsführenden und 6 unbesoldeten Mitgliedern, welche nur verbunden sind, an den collegialischen Berathungen und Beschlüssen der Direktion Theil zu nehmen und einzelne Geschäfte und Aufträge auszuführen, nebst 3 Stellvertretern geleitet.

II. Das Bahngebiet umfaßte ult. 1870:

1) die Hauptbahn Breslau-Kreuzburg-Vossowska-Tarnowitz-Beuthen-Schoppinitz-Dziedițz	33,438	Meilen,
2) die Zweigbahn Vossowska-Oppeln	4,280	„
3) die Verbindungsbahn vom Oderthorbahnhof Breslau nach Pöpelwitz	0,418	„
4) folgende Strecken:		
a) vom Tarnowitzer Bahnhof bis zum Tarnowitzer Hütten-Etablissement	0,080	„
b) von der Georggrube nach der Carolinengrube	0,408	„
zu übertragen	38,624	Meilen.

übertragen 38,624 Meilen.

c) von der Georggrube nach der Abendsterngrube . . . . 0,215 „
d) „ „ „ „ „ Morgensterngrube . . . . 0,079 „
e) von Tichau nach Mittel-Lazisk und der Trautscholdsegengrube . . . . 1,196 „

zusammen 40,114 Meilen.

Hiervon wurden die Strecke Beuthen-Schoppinitz von 2,25 Meilen am 1. Februar 1870, die ad 3 aufgeführte Verbindungsbahn am 16. März und die Strecke Schoppinitz-Dziedit nebst den ad 4b bis e aufgeführten Zweiggeleisen von im Ganzen 8,39 Meilen am 24. Juni 1870 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 35,73 Meilen.

Auf der Verbindungsbahn und den Zweiggeleisen fand jedoch nur Güterverkehr statt.

Was die noch herzustellenden Verbindungsgeleise in Breslau betrifft, so wurde der Anschluß an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn bei Mochbern am 10. März 1871 dem Verkehre mit Gütern übergeben, während der Anschluß an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn an der Schwertstraße erst Ende des Jahres 1871 dem Betriebe übergeben werden konnte.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1870 um 165 offene eiserne Kohlenwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

14. Die letzte Strecke der früheren Oppeln-Tarnowitzer Bahn wurde am 24. Januar 1858 eröffnet. Von der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn wurde die erste Strecke am 15. November 1868 und die ganze Bahn am 24. Juni 1870 dem Betriebe übergeben.

76—86. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Bau-Rechnungen nach den einzelnen Titeln noch nicht abgeschlossen sind.

145. Da von den im Jahre 1870 gelieferten Wagen 300 Achsen nur durchschnittlich 4½ Monate im Betriebe waren, so konnten dieser Durchschnitts-Berechnung auch nur die während eines Jahres im Betriebe gewesenen 1910 Achsen zu Grunde gelegt werden.

170b. Ein direkter (Vereins-) Verkehr wurde im Oktober 1870 mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingeführt.

237. Hierin sind 24 223 Thlr. Löhne der Wagenschieber enthalten.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 kann der Procentsatz, zu welchem sich das Anlage-Kapital verzinst hat, nicht angegeben werden.

272b. Die hier aufgeführten 143 670 Thlr. sind dem Baufonds der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn überwiesen, welcher statutenmäßig die Verzinsung des gesammten Anlage-Kapitals pro I. Semester 1870 mit 5 Proc. zu tragen hat.

276. Ebenso sind die hier aufgeführten 176 622 Thlr. dem Betriebsfonds für das Jahr 1871 überwiesen worden, welcher statutenmäßig die Verzinsung des Anlage-Kapitals pro II. Semester 1870 zu tragen hat.

277, 280, 281 u. 284. In diesen Summen ist der Bestand der Effekten nach dem Course ult. Dezember 1870 angenommen.

286—295. Von einer Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre mußte Abstand genommen werden, weil das Bahngebiet sich bedeutend verändert hat.

296. Diese 5 Proc. Dividende beziehen sich auf das I. Semester 1870, deren Zahlung aus dem Baufonds erfolgte. Die für das II. Semester zu zahlende Dividende gehört statutenmäßig dem Betriebsjahre 1871 an. (Siehe Erläuterung zu Kol. 276.)

48. Rheinische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1870 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke) . . . . 20,40 Meilen,
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein . . . . 0,98 „
2) Ehrenbreitstein-Neuwied (2,20 M.) nebst der am 11. Juli 1870 eröffneten Fortsetzung bis Oberkassel (Bonn gegenüber) 6,33 M., zusammen . . . . 8,53 „
3) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal 11,34 M. und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.) . . 11,36 „
mit den Zweigbahnen a) Düren-Neuß . . . . 5,83 „
b) Herbesthal-Eupen . . . . 0,70 „
4) Düren-Euskirchen-Call (7,13 M.) nebst der am 15. November 1870 eröffneten Fortsetzung über Schmidtheim nach Gerolstein (6,33 M.), zusammen . . . . 13,46 „
5) Köln-Crefeld-Kempen-Cleve 15,65 M. und von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten 1,82 M. 17,47 „
6) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg . . . . 1,69 „
7) von Kempen bis zur Niederländischen Grenze bei Venlo . . . . 2,64 „
8) von Osterath über Essen nach Wattenscheid, nebst Zechen- und Hüttenbahnen . . . . . . 8,17 „

zusammen 91,23 Meilen,

Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1, 3 und 5 berechnete Kölner Stadtbahn von 2 × 0,15 = ... 0,30 Meilen
und die in den Linien ad 3 und 5 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von 1 × 0,07 = ... 0,07 „
} 0,37 „

Es verbleiben . . 90,86 Meilen.

übertragen 90,86 Meilen.

welchen noch hinzutreten die Strecken:

von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe	0,42 „
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn	0,14 „
Ueberhaupt	91,42 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den Betrieb auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

a) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist	0,05 „
b) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar . . . . welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;	0,66 „
c) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymegen (Nymwegen) . welche Eigenthum der Nymegener Eisenbahn-Gesellschaft ist;	1,84 „
d) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bis Venlo . . . . welche Eigenthum des Niederländischen Staats ist.	0,40 „
Der Gesammtbetrieb der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erstreckt sich mithin auf	94,37 Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Neuwied-Oberkassel und Call-Gerolstein (ad 2 und 4 mitaufgeführt) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von	85,55 „

berechnet.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Zwischen Pfaffendorf und Horchheim (auf der Strecke Koblenz-Oberlahnstein), zwischen Osterath und Rheinhausen, sowie an einzelnen Stellen der Zweigbahnen wurde das zweite Geleise in einer Gesammtlänge von 3,41 Meilen hergestellt.

Von zusammenhängenden Erneuerungen ist die Umlegung des rechtsseitigen Geleises zwischen Rolandseck und Remagen in einer Länge von 1667 Ruthen und zwischen Capellen und Boppard auf einer Länge von 2300 Ruthen zu erwähnen. An Stelle der ausgewechselten Eisenschienen wurden Gußstahlschienen des neuen Profils eingelegt. Der starke Verkehr auf den beiden Geleisen der Hauptbahn Köln-Bingen hat es zweckdienlich erscheinen lassen, einerseits zwischen dem Personen-Bahnhofe Bonn und dem Geleise nach der Trajekt-Anstalt, andererseits zwischen ersterem und dem projektirten Güterbahnhofe daselbst, ein drittes Geleise anzulegen. Auf der letzteren Strecke wurde dasselbe fertig gestellt, während zu der oberen 640 Ruthen langen Strecke nur die nicht unbeträchtlichen Erd- und Mauer-Arbeiten vollendet werden konnten. Auf der Strecke Coblenz-Oberlahnstein wurden neue Gußstahlschienen verlegt. Desgleichen fand auf der Strecke Köln-Herbesthal-Eupen die Umlegung der noch aus 4⅓ zölligen Schienen hergestellten Strecken auf einer Länge von zusammen 3011,57 Ruthen statt, wobei die Geleise mit neuen Gußstahlschienen und mit neuer Unterbettung versehen sind. Auf der Linie Köln-Cleve-Zevenaar wurde theils wegen allgemeiner Abnutzung der Schienen, theils auch zur Gewinnung der nöthigen noch brauchbaren Ersatzschienen zwischen den Stationen Dormagen und Norf 150 Ruthen und die Strecke von Osterath bis Crefeld von 1700 Ruthen umgelegt. Aus gleichen Gründen ist auch eine Strecke zwischen Crefeld und Kempen von 500 Ruthen mit neuen Schienen versehen worden. Die nothwendig gewordene Umlegung der Geleise der Kölner Stadtbahn erfolgte im Anfange des Jahres, die aufgenommenen Eisenschienen wurden durch solche von Gußstahl ersetzt.

2) **Bauten auf freier Bahn.** Auf der Strecke von Brühl bis Koblenz wurden im Laufe des Jahres 1870 im Ganzen 15 massive Wärterbuden erbaut, neun massive Stallgebäude errichtet und 2 Brunnen angelegt. Auf der Strecke Köln-Cleve-Zevenaar sind von weiteren 10 in Angriff genommenen Wohnhäusern für je 2 Wärterfamilien 6 Stück fertiggestellt.

3) **Stationsbauten.** Der ohnehin schon sehr beschränkte Bahnhof zu Bonn reichte nach Eröffnung der rechtsrheinischen Strecke, resp. der Trajekt- und Verbindungsbahn Bonn-Oberkassel nicht mehr aus, es mußte deshalb zur Anlage eines besonderen Güterbahnhofes daselbst geschritten werden. Nachdem das bezügliche Projekt die Genehmigung erhalten und das erforderliche Terrain erworben war, wurde gegen Ende des Monats Mai mit den Erdarbeiten begonnen und solche trotz mehrfacher Unterbrechungen nahezu vollendet. Außerdem wurde das dritte Geleise daselbst mit den zugehörigen Weichen gelegt, die Fundamente einer Centesimalwaage, einer kleinen und einer großen Drehscheibe hergestellt und ein neuer großer Güterschuppen, sowie ein Lokomotiv-Schuppen für 6 Maschinenstände noch vor Winter unter Dach gebracht. Die baulichen Anlagen für die Haltestelle Urmitz waren am 15. April 1870 so weit vollendet, daß dieselbe für den Güterverkehr eröffnet werden konnte. Vom 1. Juni ab wurde die Haltestelle auch dem Personen-Verkehre übergeben und mußte zu diesem Zwecke ein provisorisches Stationsgebäude errichtet werden. Mit dem weiteren Ausbau des Güterbahnhofes zu Coblenz wurde fortgefahren, es wurden 524 lfde. Ruthen Geleise gelegt, eine Ladestraße und eine massive Laderampe hergestellt, die südliche Hälfte des alten Lokomotivschuppens zu einem Güterschuppen umgebaut und eine Wasserleitung angelegt. Um die sehr umfangreiche Verladung von Armee-Material zu erleichtern, mußten nach ausgebrochenem Kriege 3 provisorische Laderampen mit den zugehörigen Lade-Geleisen ausgeführt werden.

Die großen Truppen-Massen, welche seit dem Aufmarsche des Deutschen Heeres im Juli 1870 auf der Rheinlinie transportirt worden, sind meistens in Bingerbrück ausgeladen und dort verpflegt worden. Zu diesem Zwecke waren zunächst eine große hölzerne Laderampe und die zur Speisung ꝛc. der Truppen erforderlichen Einrichtungen zu treffen. Nachdem der zum Speisesaal eingerichtete Güterschuppen als solcher bis zum Schlusse des Jahres benutzt worden, konnte derselbe dem Verkehre nicht länger entzogen bleiben, es wurde deshalb ein neuer Verpflegungsschuppen

erbaut, in welchem Raum zur gleichzeitigen Verpflegung von 1100 Mann geboten ist und außerdem auch noch die für die Etappe erforderlichen Zimmer eingerichtet sind.

Die Erweiterungsbauten auf den beiden Bahnhöfen zu Düren wurden fortgesetzt. Bis Ende des Jahres 1870 wurden 1050 laufende Ruthen Geleise nebst den zugehörigen Weichen gelegt, drei 13füßige Drehscheiben mit massivem Unterbau und zwei Drehscheiben mit eiserner Substruktion hergestellt. Die Hochbauten auf dem Güter-, sowie auf dem Personen-Bahnhofe wurden kräftig gefördert, auf dem letzteren auch eine 38füßige Drehscheibe und 2 Feuergruben ausgeführt.

Die Haupt- und Nebenbahnhöfe bei Köln wurden durch verschiedene Anlagen erweitert, auch erforderte die Verpflegung der Truppen auf der Central-Güterstation, als Haupt-Verpflegungs-Ort, umfassende Einrichtungen. Der Güterschuppen Nr. IV mußte zu diesem Zwecke geräumt und durch Ausrüstung mit Tischen und Bänken zum Verpflegungs- später auch zum Verbandraum eingerichtet werden. Das Gebäude, in welchem sich die Aufenthaltsräume für das Zugpersonal befanden, wurde für die Offiziere in Stand gesetzt, eine Küche erbaut und mit vollständiger Kocheinrichtung für die tägliche Verpflegung von 1500 Mann versehen. Später entstanden noch ein Verbandschuppen, eine Verbindungsrampe zwischen diesem und dem Verpflegungsschuppen, ein Victualienschuppen, ein Wachtlokal 2c. Bei eintretender Kälte mußten die sämmtlichen Gebäude mit verschalten Wänden umgeben und durch Aufstellung großer Oefen zur Erwärmung eingerichtet werden.

III. **Betrieb.** Die Kriegs-Ereignisse haben auf den Betrieb und die Verkehrs-Ergebnisse der Rheinischen Eisenbahn-Linien einen bedeutenden Einfluß ausgeübt. Von Mitte Juli ab wurde der öffentliche Verkehr durch die kriegerischen Vorbereitungen und den Krieg selbst gänzlich in den Hintergrund gedrängt. Am 21. Juli begannen die Transporte der Augmentations-Mannschaften zum Zwecke der Mobilmachung und am 24. Juli die regelmäßigen Militairzüge zum Aufmarsch der Armee, bei fast gänzlich eingestelltem Personen- und Güterzugdienst. Auf der Strecke Köln-Bingen coursirten täglich 18 Militairzüge in jeder Richtung, rheinaufwärts beladen, rheinabwärts leer; auf den Strecken Neuß-Köln-Düren-Call und Neuß-Düren-Eschweiler-Aachen täglich 12 Züge.

Beibehalten wurden für den öffentlichen Dienst nur

1) auf der Strecke Köln-Herbesthal in jeder Richtung 2 Personenzüge und ein Personenzug auf der Strecke nach Aachen;
2) auf der Strecke Köln-Bingen in jeder Richtung ein Personenzug und der Marktzug Köln-Bonn;
3) auf der Strecke Köln-Cleve-Zevenaar in jeder Richtung ein Personenzug und ein Personenzug zwischen Köln und Cleve.

Auf den Zweigbahnen fuhren 1—4 Personenzüge hin und zurück.

Auf der rechtsrheinischen Bahn blieb der Fahrplan bestehen, wie er ab 11. Juli bei Eröffnung des Betriebes eingeführt worden war.

Sobald sich die große Zahl der Militairzüge verringerte, wurden nach und nach Personen- und Güterzüge für den öffentlichen Verkehr wieder aufgenommen, und zwar am 31. Juli, am 13. 27. u. 31. August, am 26. September und 11. Oktober, so daß mit dem letzten Termine beinahe der vollständige Fahrplan vom 1. Juni wieder in Ausführung gekommen war.

Im Speziellen vertheilt sich die Leistung an Militairzügen auf die einzelnen Strecken, wie folgt. Es wurden befördert: auf der Linie Köln-Herbesthal 123 beladene und 89 leere Züge, auf der Linie Neuß-Call-Gerolstein 89 beladene und 88 leere Züge, ferner in der Zeit vom 5. bis incl. 14. November die in 40 beladenen und 49 leeren Zügen expedirten ppr. 80 000 Kriegsgefangenen; auf der Linie Köln-Cleve 125 beladene und 89 leere Züge; auf der rechtsrheinischen Linie Oberlahnstein-Oberkassel 20 Züge.

Befördert wurden in der Zeit vom Monat Juli bis ult. Dezember 18 863 Offiziere, 762 190 Mannschaften, 88 319 Stück Pferde und Vieh, 8847 Geschütze und Fahrzeuge, sowie 201 963 Ctr. Effekten, Provision und Munition. Zur Verladung dieses Militair-Personals und Materials waren ppr. 110 500 Wagenachsen erforderlich, die bei 14,2 Meilen Durchschnitts-Entfernung der Transporte 1 569 100 Achsmeilen zurücklegten.

Wie umfangreich die militairische Verpflegung war, ergiebt sich daraus, daß allein auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln vom 8. August bis Ende des Jahres verpflegt worden sind: an Verwundeten 19 Offiziere und 29 341 Mannschaften, an Kranken 3 Offiziere und 22 884 Mannschaften, an Gefangenen 5244 Offiziere und 129 148 Mannschaften, an Commandirten 229 Offiziere und 10 998 Mannschaften, zusammen 5495 Offiziere und 192 371 Mannschaften.

Außer der Herstellung der umfangreichen Verpflegungs-Anstalten wurde von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auch ein aus 29 Wagen bestehender Sanitätszug eingerichtet und eine bedeutende Quantität Liebesgaben frachtfrei befördert.

Zum Betriebe der okkupirten Französischen Eisenbahnen wurden 9 Lokomotiven und 26 Morsé-Apparate abgegeben. Von dem Beamten-Personale waren 275 zur Fahne einberufen resp. zum Kriegsschauplatze kommandirt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Arbeiten auf der 9,31 Meilen langen Strecke Gerolstein-Trier wurden so beschleunigt, daß dieselbe am 17. Juli 1871 dem Betriebe übergeben werden konnte. Von der rechtsrheinischen Linie wurde die Strecke Beuel-Troisdorf von 1,21 Meilen am 1. März 1871 eröffnet.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlrn.

13. Von der Bahn waren ult. 1870 doppelgeleisig: Die Strecke Köln-Bingen vom Nullpunkt an der Rheinbrücke zu Köln bis zur Mitte der Nahebrücke bei Bingen (20,40 Meilen), die Strecke Köln-Herbesthal von

der Abzweigung der Bingener Strecke in Station 0,16 bis zur Landesgrenze bei Herbesthal (11,18 Meilen), die Strecke Köln-Osterath-Rheinhausen von der Abzweigung der Herbesthaler Strecke in Station 0,24 bis nach Rheinhausen (8,16 Meilen), die Strecke Koblenz-Ober-Lahnstein (1,03 Meilen), die Strecke Hochfeld-Essen (2,72 Meilen) und verschiedene Verbindungsbahnen (0,83 Meilen).

85 u. 86. Das Anlage-Kapital der 6,33 Meilen langen Strecke Call-Gerolstein war ult. 1870 noch nicht festgestellt, es liegen daher den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86 nur 85,09 Meilen = 640,90 Kilometer zu Grunde.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 2 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Koblenz ꝛc. mit 4½ Proc. (von welchem Kapitale, da dasselbe für den Bau nicht absorbirt worden ist, nur 1 419 600 Thlr. im Umlauf sind), 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Horchheim mit 4 Proc. und 11 000 000 Stamm-Aktien zum Bau der Eifelbahn mit 4 Proc.

121g. Dies sind die bei'm Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt werden.

125. Zum Anheizen wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt und dabei 1 Reiserwelle = ½ Cbfß. Scheitholz gerechnet.

140 u. 146. Die Militairbeförderung in Extrazügen geschah größtentheils in bedeckten Güterwagen. Da die in solchen Transporten zurückgelegten Achs- und Personenmeilen nicht besonders notirt sind, so können über die Ausnutzung der Personen- und der Güterwagen genaue Angaben nicht gemacht werden.

165, 177c u. 178a. Hierin sind enthalten: 201 963 Ctr. Militair-Effekten ꝛc., 8847 Fahrzeuge und Geschütze und 88 319 Militair-Pferde.

201e. Die hier aufgeführte Summe enthält die Einnahme für die vorstehend aufgeführten Transporte, weil alle vom Militair-Fiskus gezahlten Fahrgelder auf Personen-Verkehr gebucht wurden.

Ferner sind hierin die von Fußgängern ꝛc. über die feste Rheinbrücke bei Coblenz erhobenen Brückengelder im Betrage von 3512 Thlrn. enthalten.

204 u. 215a. Dies sind die Einnahmen für die von Civil-Personen aufgegebenen Gepäckstücke und Pferde.

219. Hierin ist auch die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe enthalten.

232. Die Ausgaben für das Reinigen der Bahn vom Schnee werden aus dem Reservefonds bestritten.

235. Die Kosten der Rheintrajekte bei Griethausen und Rheinhausen belaufen sich auf 42 980 Thlr. ausschließlich der Besoldung und Bekleidung des Schiffspersonals mit 24 830 Thlrn.

244. Hierin sind auch die Kosten für An- und Abfuhr der Güter enthalten.

260. Ebenso hierin 5091 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Bankhäusern und 8572 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensionskasse.

263. Der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken wird, wie ad I dieses Berichts erwähnt, nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben daher nicht entrichtet. Der Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 275 aufgeführt.

270a. Außerdem hat der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantieen für die Koblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke und die Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein einen Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals von 60 448 Thlrn. für die erstere und von 30 028 Thlrn. für die letztere Strecke ꝛc. leisten müssen.

272. Diese Dividende ist auf die im Umlauf gewesenen 34 112 500 Thlr. Stamm-Aktien und 887 500 Thlr. Prioritäts-Stamm-Aktien vertheilt. Die für den Bau der Eifelbahn emittirten 11 000 000 Thlr. Stamm-Aktien haben an der Dividende nicht Theil genommen.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1870 . . 85,55 Meilen, im Vorjahre 74,37 Meilen, mithin im Jahre 1870 mehr 11,18 Meilen.

343. Bei dem Betriebe der Trajekt-Anstalten sind durch Eisgang und Hochwasser Verkehrsstörungen vorgekommen. Auf den Bahnstrecken haben keine stattgefunden.

49. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

a) die Hauptbahn von Frankfurt a. M. nach Wiesbaden	5,57 Meilen,
b) die Zweigbahnen von Höchst nach Soden	0,90 „
„ der Haltestelle Curve bis Biebrich	0,24 „
zusammen	6,71 Meilen.

Außerdem hat die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft eine Industriebahn nach der Fabrik Griesheim (zwischen Frankfurt und Höchst) von 0,25 Meilen Länge erbaut. Die Baukosten dieser Bahn werden von dem Besitzer der Fabrik Griesheim in vorherbestimmten Raten zurückerstattet, so daß nach erfolgter Abzahlung dieselbe dessen Eigenthum wird.

Der Betrieb auf der Höchst-Sodener Zweigbahn wurde mit dem 16. April eröffnet und mit Ende Oktober geschlossen.

II. **Bahn-Anlagen.** In Höchst wurde die im Vorjahre begonnene Laderampe nebst den dazu gehörigen Geleisen vollendet, die Güterhalle durch einen Anbau bedeutend vergrößert, eine Produkten-Rampe erbaut und am Ende des Bahnhofs die Hauptgeleise durch 2 weitere Ausweichen verbunden. Auf Station Castel wurden die beiden Hauptgeleise vor dem Wiesbadener Thor durch 2 weitere Ausweichen verbunden und eine Rampe zum Ausladen von Militair-Fahr-

zeugen erbaut. In Folge der zu Mainz in Ausführung begriffenen Ufererweiterung mußte die zur Trajectirung von Güterwagen dienende schiefe Ebene um 15 Meter verlängert werden. In Wiesbaden wurden die beiden Wartesääle neu hergerichtet und ein Theil der Vorhalle durch Fenster abgeschlossen.

Auf der freien Bahn wurden die Arbeiten für die Correctur der vor dem Bahnhofe Höchst liegenden Steigung von 1 : 250 auf 1 : 400 fortgesetzt und soweit vollendet, daß ungefähr 400 Meter Bahnhofsgeleise auf letztere verringerte Steigung corrigirt sind.

Die Geleise der Taunusbahn sind zum Theil auf Schwellen, zum Theil auf Steinwürfel gelegt und es haben sich die Unterhaltungskosten einer unter gleichen Verhältnissen benutzten Parallelstrecke in einem 6jährigen Durchschnitt (von 1865 bis incl. 1870), wie folgt, gestellt:

bei Steinfundament pro Jahr und Kilometer 33 Thlr. 2 $^{1}/_{3}$ Sgr.
„ Schwellenfundament „ „ „ „ 137 „ 22 „

unter welchen Kosten die Beträge für Schwellen und Steinwürfel, Kleineisenzeug, Bettungsmaterial, sowie die Tagelöhne der Bahnarbeiter enthalten sind.

Die Schienen-Erneuerung kostet dagegen nach einem 30jährigen Durchschnitt pro Jahr:

a) für jede Meile Bahn, ohne Rücksicht auf die doppelgeleisigen Strecken und auf die Geleise der Bahnhöfe 1321 Thlr. 18 Sgr.
b) für jede Meile Geleise (incl. der Doppelgeleise und der Geleise der Bahnhöfe) . 580 „ 24 „
c) für jeden Meter erneuerte Geleiselänge . . . . 4 „ 16 „
d) für jede durchlaufene Lokomotivmeile . . . . — „ 7 „ 4 Pf.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Taunusbahn besitzt eine Hauptreparatur-Werkstätte zu Castel und eine Filialwerkstätte zu Frankfurt a. M., in welchen alle vorkommenden Reparatur-Arbeiten ausgeführt, sowie Lokomotiven und Wagen neu gebaut werden.

Außerdem besteht zu Castel eine der Gesellschaft gehörige Gasbereitungs-Anstalt, welche das für diese Station nöthige Beleuchtungsgas herstellt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden 12 bedeckte und 12 offene Güterwagen zu 200 Ctr. Tragfähigkeit angeschafft. In der eigenen Werkstätte wurden 3 sechsrädrige Personenwagen zu vierrädrigen und 13 sechsrädrige bedeckte Güterwagen von 80 Ctr. Tragkraft zu vierrädrigen von 200 Ctr. Tragfähigkeit umgebaut und der Umbau zweier Lokomotiven begonnen.

Die Erneuerungskosten der Lokomotiven betrugen in einem 30jährigen Durchschnitte pro Jahr und Lokomotivmeile:

a) ohne die Kosten der Reservetheile . . . . 8 Sgr. 7 Pf.,
b) einschließlich der Kosten der Reservetheile . . . . 10 „ 4 „

Ebenso die Erneuerungskosten des Wagenparks pro Jahr und Zugmeile:

a) wenn man Achsen, Räder und Vorrathstheile außer Rechnung läßt . . . . 9 Sgr. 2 Pf.,
b) mit Einschluß der Kosten für Achsen, Räder und Vorrathstheile . . . . 13 „ 9 „

V. **Betrieb.** In Folge des in der zweiten Hälfte des Juli ausgebrochenen Krieges konnte ein regelmäßiger Personen- und Güter-Verkehr nicht aufrecht erhalten werden, vielmehr mußten zwischen dem 16. bis incl. 21. Juli je nach den vorgekommenen Militair-Transporten täglich eine Anzahl Züge ausfallen, während vom 27. Juli bis incl. 7. August der Privatverkehr gänzlich eingestellt war. Dieser Verkehr wurde sodann, wie folgt, wieder aufgenommen: vom 6. bis 11. August zwischen Frankfurt, Castel und Wiesbaden täglich 4 Züge, vom 12. bis 15. August täglich 6 Züge, vom 16. August an täglich 2 Güter-, 12 Personen- und 2 Schnellzüge, zwischen Frankfurt und Höchst vom 16. August an täglich 2 Lokalzüge. Von den Zügen zwischen Frankfurt und Wiesbaden correspondirten 6 mit der Nassauischen Bahn ohne Wagenwechsel. Mit dem 16. September wurden noch 2 Schnellzüge täglich eingelegt, 10 Züge correspondirten mit der Nassauischen Bahn.

Bei allen zu Castel ankommenden und abgehenden Zügen vermitteln die Dampfboote der Gesellschaft einen regelmäßigen Anschluß mit Mainz, welcher ohne größere Störung, selbst bei den Eisgängen des Rheins aufrecht erhalten wurde.

Die Militairtransporte umfaßten: 3014 Offiziere, 97 237 Mannschaften, 2671 Geschütze, 20 067 Pferde und 12 027 Ctr. Effekten mit einer Gesammt-Einnahme von 37 053 Thlrn. Unter vorstehenden Angaben sind jedoch diejenigen Militairs nicht inbegriffen, deren Beförderung nicht auf Requisitionsscheine, sondern gegen baare Bezahlung erfolgt ist.

Der eigentliche Reiseverkehr und der Besuch der Bäder zu Wiesbaden und Soden hörte in Folge des Krieges fast ganz auf, so daß trotz der Militair-Beförderungen der Personen-Verkehr um 6,2 Proc. und die Einnahmen aus diesem Verkehre um 13,3 Proc. gegen das Vorjahr abgenommen haben.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Die von der Gesellschaft gegründete Arbeiter-Krankenkasse wurde bis jetzt nicht in Anspruch genommen, da man dieselbe erst so weit anwachsen lassen will, bis der Zinsenbetrag an sich schon eine solche Bedeutung erlangt hat, um daraus Unterstützungen gewähren zu können. Dieses Verfahren kann ohne Benachtheiligung bedürftiger Arbeiter eingehalten werden, als grundsätzlich den älteren Arbeitern bei Dienstuntauglichkeit und bei Erkrankungsfällen ein Theil des Lohnes fortbezahlt und auch an etwaige Hinterbliebene zu Lasten des Betriebes Unterstützungen gewährt werden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken von Frankfurt bis Curve 5,06 Meilen und beim Bahnhof Wiesbaden 0,07 Meilen.

82. Hierin sind auch die Herstellungskosten der Höchst-Sodener Zweigbahn mit 81 546 Thlrn. enthalten.

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 1 123 616 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden. Von diesen Verwendungen fallen 23 386 Thlr. auf das Jahr 1870.

87c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von	285 714 Thlrn.	(500 000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „	„ 344 000 „	(602 000 „ „)
zusammen	629 714 Thlr.	(1 102 000 Fl. Rh.)

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1870 nur 344 000 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 76—84 mitenthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 85.)

100a. Hierin sind 3 Postwagen enthalten.

115a. Ebenso hierin die Anschaffungskosten derselben mit 3176 Thlrn.

119. Die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel sind aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

156 u. 157. Es wird nur die Differenz zwischen der empfangenen und der gezahlten Wagenmiethe, welche 5500 Thlr. beträgt, notirt.

165. Außerdem sind noch 45 124 Traglasten befördert worden.

166b. Im Binnenverkehre der Taunusbahn wird Freigewicht für Gepäck nicht gewährt.

219. Hierin sind 5467 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

230. Ebenso hierin die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

245. Desgl. sind hierin 3716 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre 2c., sowie 18 975 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 6168 Thlr. Spesen für die Mitbenutzung der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

247. Im Jahre 1870 wurden 12 bedeckte und 12 offene Güterwagen angeschafft. Die Kosten hierfür betragen 21 483 Thlr. und sind auf ein besonderes Conto für Vermehrung des Betriebsmaterials gebucht worden.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1870 mit einem Bestande von 51 048 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn beim Uebergange derselben an den Staat zu schaffen.

50a. Thüringische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

1) die **Hauptbahn** Halle-Erfurt-Gotha-Eisenach-Gerstungen von	25,16	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig von	4,18	„
b) Weißenfels-Gera von	7,92	„
c) Dietendorf-Arnstadt von	1,34	„
d) Gotha-Leinefelde von	8,91	„
zusammen	47,51	Meilen.

Von der Zweigbahn Gotha-Leinefelde wurde die 5,30 M. langen Strecke Gotha-Mühlhausen am 4. April und die 3,61 M. lange Strecke Mühlhausen-Leinefelde am 3. Oktober 1870 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 43,31 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages auch den Betrieb der Werrabahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahnverwaltung den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Salzbergwerk bei Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Am Schlusse des Jahres 1869 waren Geleise vorhanden . . 149 622,95 Ruthen,
im Jahre 1870 sind an Nebengeleisen der Bahnhöfe hinzugekommen . . . . 873,14 „
am Schlusse des Jahres 1870 betrug daher die Länge der Geleise der alten Strecken . . 150 496,09 Ruthen.
(Die Geleise der Gotha-Leinefelder Bahn sind in dieser Summe noch nicht enthalten.)

Von den aus älteren leichten Schienen construirten Geleisen der alten Strecken wurden im Jahre 1870 . . 7853 Ruthen mit Schienen des Normalprofils umgebaut.

Die Erneuerungen betrugen 8,31 Proc. des am Jahresschlusse in der Bahn liegenden Schienenquantums und das aus Schienen des Normalprofils gebaute Geleis beträgt nunmehr 71,2 Proc. der ganzen Geleislänge. Von den Schwellen sind 39 524 Stück, oder 6,74 Proc. des vorhandenen Quantums, ausgewechselt worden.

2) **Bauten auf der Strecke.** Zur Herstellung des vorgeschriebenen Normalprofils ist ein Theil der Brüstungsmauern der großen Brücken, namentlich der Brücken im Saalthale zwischen Weißenfels und Sulza abgearbeitet resp. versetzt worden.

Ferner wurden mehrere Wärterbuden umgebaut, 3 dergleichen neu errichtet und 10 isolirte Glockenhäuser aufgestellt.

3) **Stationsbauten.** Auf der Haltestelle Prittitz ist ein neues Empfangsgebäude und eine Retirade gebaut worden. Das Empfangsgebäude in Sulza wurde durch einen Anbau vergrößert und eine gleiche Vergrößerung des Empfangs-

gebäudes in Erfurt in Angriff genommen. Die Güterschuppen in Apolda und Köstritz sind vergrößert worden. In Folge des Umbaues der Bahnhöfe mußte in Weißenfels ein Lokomotivschuppen und in Corbetha ein Coaksschuppen beseitigt werden. Auf der Station Eisenach ist ein neues Wasserreservoir und eine Dampfmaschine zum Wasserpumpen aufgestellt worden. Die Station Kösen hat ein kleines Stallgebäude erhalten.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden 7 neue Lokomotiven, 30 vierrädrige Personen- und 9 Gepäckwagen beschafft und in den Betrieb eingestellt. Eine Ausrangirung von Betriebsmitteln hat dagegen nicht stattgefunden.

V. **Betrieb.** In Folge der Inanspruchnahme der Bahn zu den Militair-Transporten fielen auf der Hauptstrecke die Schnellzüge vom 23. Juli bis 13. August, die Personenzüge vom 22. Juli bis 14. August, die Güterzüge vom 20. Juli bis 13. August ganz und in der folgenden Zeit bis zum Jahresschlusse theilweise aus, wie überhaupt nach Beginn des Deutsch-Französischen Krieges der Betrieb nur nach provisorischen, vielfach veränderten Fahrplänen durchgeführt werden konnte.

Ebenso ist der Betrieb auf der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt und auf der Gotha-Leinefelder Bahn vom 23. Juli bis 14. August ganz eingestellt gewesen und in der Folgezeit zum Theil im beschränkten Maaße ausgeführt worden.

Die in Veranlassung des Krieges stattgehabten Transporte anlangend, so können dieselben nur insoweit von dem übrigen Verkehre getrennt werden, als die Transportgelder gestundet und besonders liquidirt worden sind. Nach diesen Liquidationen betrugen die Beförderungen: 387 733 Personen, 84 812 Ctr. Militair-Gepäck, Effekten, Munition ꝛc., 6818 Stück Fahrzeuge und Geschütze und 43 341 Pferde. Die Gesammt-Einnahme dafür betrug rot. 563 600 Thlr.

Außerdem sind noch 16 611 Ctr. Liebesgaben frachtfrei befördert und eine sehr bedeutende Menge Postpäckereien transportirt worden, deren Gewicht jedoch nicht angegeben werden kann, weil die Beförderungskosten in Form einer Wagenmiethe zur Berechnung gekommen sind.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Wittwen- und Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungs-und Wittwen-Kasse für das Arbeiter-Personal der Werkstätten, deren Kapitalbestand am Ende des Jahres 1870 sich auf 12 971 Thlr. belief.

Ferner unterhalten die Beamten eine Sterbekasse, welche jedoch keine Unterstützung aus Gesellschaftsmitteln empfängt.

VII. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der 10,28 Meilen langen Gera-Eichichter Bahn, welcher im September 1869 begann, ist auch während des Krieges fortgesetzt und soweit gefördert worden, daß dieselbe am 20. Dezember 1871 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Dagegen mußte der Bau der Bahn von Leipzig über Pegau nach Zeitz in Folge der kriegerischen Ereignisse aufgeschoben werden und ist erst im Jahre 1871 in Angriff genommen worden.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen mit Kapital betheiligten Staatsregierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsrathes und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn Halle-Gerstungen und die Strecke Leipzig-Markranstedt der Corbetha-Leipziger Zweigbahn.

75. Das Bau-Kapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt ist in der Summe des concessionirten Anlage-Kapitals nicht mit eingerechnet, weil dasselbe durch kündbare, auf den Namen der Gläubiger lautende Schuldscheine aufgebracht worden ist.

Dagegen ist die zum Bau der Leipzig-Zeitzer Zweigbahn concessionirte, jedoch erst im Jahre 1871 flüssig gemachte V. Prioritäts-Anleihe von 2 800 000 Thlr. in der angegebenen Summe enthalten.

85 u. 86. Die verwendete Summe bezieht sich nur auf die Stammbahn und die Zweigbahnen Corbetha-Leipzig, Weißenfels-Gera und Dietendorf-Arnstadt. Die Baurechnung für die Gotha-Leinefelder Bahn ist noch nicht festgestellt und deshalb die für diese Bahn verwendete Summe in die Nachweisung noch nicht mit aufgenommen worden.

Bei der Berechnung des Anlage-Kapitals pro Meile Bahnlänge kommen daher nur 38,60 Meilen oder 290,74 Kilometer in Betracht.

89. Von den Stamm-Actien sind 4 661 000 Thlr. Litt. B Seitens der Staaten Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha mit 4 Proz., ferner 6 000 000 Thlr. Litt. C Seitens der Staaten Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngere Linie, im Verein mit der Stammbahn, mit 4½ Proz. Zinsen garantirt. Auch das Bau-Kapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt genießt eine 4½ prozentige Zinsengarantie Seitens des Staates Schwarzburg-Sondershausen.

100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

122. Außerdem haben die eigenen Maschinen auf fremden Bahnen 1443 Nutzmeilen, fremde Maschinen auf der eigenen Bahn dagegen 1116 Nutzmeilen zurückgelegt. Bei der Berechnung der Kosten der Zugkraft sind daher 329 667 Nutzmeilen, bei den finanziellen Resultaten (Einnahmen ꝛc.) dagegen 329 339 Nutzmeilen zu Grunde gelegt worden.

140. Dieser Prozentsatz kann mit Rücksicht darauf, daß ein erheblicher Theil der Militair-Personen in Güterwagen befördert worden ist, nur annähernd angegeben werden.

174. Außerdem sind noch 16 611 Ctr. Liebesgaben, welche 346 711 Centner-Meilen zurückgelegt haben, frachtfrei befördert worden.

224. Von dieser Summe sind 215 602 Thlr. dem Erneuerungsfonds als Beitrag für die Erneuerung der Oberbau-Materialien überwiesen worden.

246. Desgleichen von den hier aufgeführten Summen 62 213 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven und 82 735 Thlr. für die der Wagen.

268c. Bei der Berechnung dieses Prozentsatzes ist der Ueberschuß der Gotha-Leinefelder Bahn von 34 517 Thlrn. außer Ansatz gelassen, weil die Verzinsung des Anlage-Kapitals dieser Bahn pro 1870 aus dem Baufonds bestritten wurde. Dagegen sind dem Anlage-Kapitale (Kol. 85) noch 1 570 660 Thlr. aus der neuen Actien-Emission hinzugerechnet, weil diese Summe aus dem Betriebsfonds mit 5 Proz. verzinst wurde, in dem verwendeten Anlage-Kapitale aber noch nicht mitenthalten ist. Es steht sonach einem Ueberschusse von 1 972 168 Thlrn. ein Anlage-Kapital von 22 850 574 Thlrn. gegenüber.

270—276. In den hier aufgeführten Summen sind 17 533 Thlr. mehr nachgewiesen, als der Ueberschuß (Kol. 268a) und der Bestand aus dem Vorjahre (Kol. 269) beträgt. Diese 17 533 Thlr. haben an dem Ertrage der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt zur Deckung der Zinsen des Anlage-Kapitals derselben, sowie an der Dotirung des Reservefonds gefehlt und sind theils von der Fürstlich Schwarzburgischen Regierung in Folge der übernommenen Zinsen-Garantie zugeschossen, theils von der Stammbahn vorschußweise bestritten worden.

270a. Diese Summe enthält auch die Zinsen für die Einzahlungen auf die neuen zum weiteren Ausbau der alten Bahnstrecken emittirten Stamm-Actien (siehe die Erläuterung zu Kol. 268a), sowie die Kosten für die Beschaffung und Einlösung der Coupons 2c.

271. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Jahr 1869.

274. Die Zuschüsse zum Pensions- und zum Waisen-Fonds sind in Kol. 260 enthalten und betrugen 13 440 Thlr.

276. Diese Summe ist zur Deckung der Eisenbahnsteuer pro 1870 bestimmt.

349. In dieser Summe ist eine einmalige Dotation von 54 340 Thlrn. enthalten.

50b. Werra-Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** und die Betriebsleitung der Bahn Seitens der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist in der Statistik pro 1866 S. 197 das Nähere enthalten.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen nach Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg von . . . . 19,93 Meilen,
sowie die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung erbaute, von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . 2,78 „
zusammen 22,71 Meilen.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Werrabahn besitzt eine Reparatur-Werkstätte, in welcher alle Reparaturen an Maschinen, Tendern, Wagen und den mechanischen Vorrichtungen ausgeführt werden. Im Jahre 1870 wurden durchschnittlich 65 Arbeiter beschäftigt, welche 17 695 Thlr. Lohn erhalten haben.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 sind aus Mitteln des Reservefonds 25 neue bedeckte Güterwagen beschafft und die vorhandenen 20 Arbeitswagen zu offenen Güter-, Vieh- und Langholzwagen umgebaut worden.

V. **Betrieb.** In Folge der durch den Ausbruch des Krieges eingetretenen Verkehrs-Abnahme wurden am 21. u. 22. Juli je 2 Güterzüge, vom 23. Juli ab die übrigen Güterzüge der Hauptbahn und 2 gemischte Züge der Zweigbahn eingestellt. Vom letztgenannten Tage ab wurden nur 4 Personenzüge auf der Hauptbahn und 4 Züge auf der Zweigbahn abgelassen. Diese Verkehrsstörung dauerte bis zum 12. August, an welchem Tage noch 2 Güterzüge mit Personen-Beförderung eingelegt wurden.

Nennenswerthe Militair-Transporte sind außer der Beförderung des in den Garnisonen an der Bahn einquartirten Militairs und außer einigen Lazarethzügen der Werrabahn nicht zugefallen.

VI. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich mit 4,57 Personen besetzt und brachte 0,152 Thlr. pro Meile ein. Jede Gepäck- und Güterwagen-Achse war durchschnittlich mit 28,21 Ctr. belastet und brachte 7,59 Sgr. pro Meile ein.

VII. **Personen-Verkehr.** Mit dem 1. Juli 1870 wurde das Reglement für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen eingeführt.

VIII. Im **Güter-Verkehre** traten mehrere Tarif-Aenderungen ein. Dem neu eingeführten Tarife mit den Bayerischen Bahnen trat die Oesterreichische Südbahn für den Verkehr mit der Werrabahn in Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaat bei. Am 29. September 1870 wurde ein direkter Verkehr zwischen der Werrabahn und der Nordhausen-Erfurter Bahn und am 6. Februar 1870 ein solcher mit der Station Stettin eröffnet.

IX. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die neben der Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehende Sterbekasse der Beamten und deren Frauen, sowie über die Werkstatts-Arbeiter-Krankenkasse (welche ult. 1870 mit einem Bestande von 2950 Thlrn. abschloß) ist das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 191 enthalten.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

121c. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

121h. Außerdem legten die Maschinen auf fremden Bahnen 5119 Meilen zurück.

129b. Hierin sind 4895 Ctr. Coaks enthalten.

Der Nettoverbrauch umfaßt auch den Verbrauch für die Leerfahrten, indem dieser nicht besonders angegeben werden kann.

144b. Außerdem legten die Wagen eine sehr große Anzahl Meilen auf fremden (namentlich Französischen) Bahnen zurück, die bisher nicht festgestellt werden konnten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

244. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

269. Dies sind Resteinnahmen aus den Vorjahren.

51. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1870 wurden 6954 Stück Bahn- und 116 Cubikfuß Weichenschwellen aus Kiefernholz ausgewechselt. Durch Schadhaftwerden der Deckplatten mußten 2268 lfde. Fuß Schienen zur Auswechselung und Ergänzung aus den vorhandenen Beständen entnommen werden.

Bei sämmtlichen Bahn-Unterhaltungs-Arbeiten wurden 9634 Tagewerke mit rot. 3221 Thlr. Kosten aufgewendet.

Pro Meile Bahnlänge waren täglich 4,5 Arbeiter, gegen 5,0 im Vorjahre, beschäftigt und es betrug der durchschnittliche Lohn für ein Tagewerk 9,57 Sgr.

II. **Betrieb.** Bei der Lage der Bahn an der äußersten Nordost-Grenze des Deutschen Reichs hat der Deutsch-Französische Krieg den Betrieb im Allgemeinen nur in geringem Maaße beeinflußt; es wurden nur 18 792 Militairs und 3059 Militair-Pferde, sowie geringes Armee-Material befördert.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Für die ständigen Werkstätten-, Güterboden- und Bahnhofs-Arbeiter ist eine Krankenkasse eingerichtet, zu welcher die Verwaltung rot. 35 Thlr. beigesteuert hat. Diese Kasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 199 Thlrn.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder. Die wirklichen Mitglieder bezogen im Jahre 1870 wie im Vorjahre je 300 Thlr. Remuneration.

11. Zu dieser Bahnlänge kommt noch die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von 0,085 Meilen.

75. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bau-Objekte daher nicht bekannt sind.

85. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.

171. Hierin sind auch 382 Ctr. frachtfrei beförderte Güter enthalten.

215a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 3059 Militairpferde. Diejenige für die übrigen Pferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsgebäude, Perrons, Vorplätze rc., sowie der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen und Wege-Uebergänge.

Wegen der Heizung der Wärterlokale ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 198 das Nähere enthalten.

281. Diese 2181 Thlr. bilden die Differenz zwischen dem Verkaufs- und dem Ankaufspreise der in dem Bestande des Erneuerungsfonds enthaltenen 14 100 Thlr. Effekten.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

52. Königl. Ungarische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen umfaßte ult. 1870:

1) die nördliche Linie mit den Strecken:

a) von Pest über Hatvan nach Salgo-Tarjan	16,35	Preuß. Meilen,
b) von Hatvan über Vamos-Györk und Füzes-Abony nach Miskolcz, eröffnet am 9. Januar 1870	15,24	„ „
c) von Vamos-Györk nach Gyöngyös, eröffnet am 15. März 1870	1,46	„ „
zusammen	33,05	Preuß. Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken ad b u. c	32,44	„ „
2) die südliche Linie von Zakany nach Agram, eröffnet am 4. Januar 1870 von	13,63	„ „
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit ein mittlerer Jahresdurchschnitt von	13,52	„ „

berechnet.

Von den im Bau begriffenen Linien der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen wurden die 4,90 Meilen lange Strecke Salgo-Tarjan-Losoncz am 4. Mai 1871, die Strecke von Losoncz nach Altsohl (6,99 M.) am 18. Juni 1871 und die Strecke von Miskolcz nach Banreve nebst der Verbindungsbahn mit der Theiß-Eisenbahn von 5,95 Meilen am 13. Juni 1871 dem Betriebe übergeben.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Zu Kol. **Nördliche und südliche Linie.**

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Strecke Pest-Salgo-Tarjan in fertigem Zustande übernommen ist und die Baurechnungen der im Jahre 1870 eröffneten Strecken noch nicht abgeschlossen sind.

Südliche Linie.

268. Ein Ueberschuß wurde im Jahre 1870 nicht erzielt, da die Ausgaben um 35 828 Thlr. höher waren als die Einnahmen.

Nördliche Linie.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann wegen der bedeutenden Veränderung des Bahngebiets nicht stattfinden.

53. Alföld-Fiumaner Eisenbahn (Großwardein-Essegg).

I. **Bahngebiet.** Von der Alföld-Fiumaner Eisenbahn wurden dem Betriebe übergeben:

die Strecke Csaba-Vasarhely am 16. Juli 1870 mit	8,70 Meilen,
" " Vasarhely-Szegedin am 16. November 1870 mit	3,93 "
" " Szegedin-Zombor am 11. September 1869 mit	13,84 "
" " Zombor-Essegg (8,76 M.)-Villany am 20. Dezember 1870 mit	14,72 "
so daß ult. 1870 im Betriebe waren	40,49 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Csaba-Vasarhely-Szegedin und Zombor-Essegg-Villany beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . 18,75 "

Die Strecke von Großwardein nach Csaba (11,67 Oesterr. = 11,75 Preuß. Meilen) wurde am 14. September 1871 eröffnet.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse ist für die Diener und Arbeiter der Gesellschaft eine Kranken-Unterstützungskasse gegründet, welche Ende 1870 mit einem Bestande von 1097 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14b. Auf der ganzen Bahn ist der Betrieb am 14. September 1871 eröffnet.

75. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Höhe des vorläufig concessionirten Anlage-Kapitals. Eine definitive Festsetzung desselben soll erst nach erfolgtem Ausbau der Linien erfolgen.

76—85. Das verwendete Anlage-Kapital kann noch nicht angegeben werden, da ein Abschluß der Baurechnungen nicht erfolgen konnte.

89. Seitens der Ungarischen Staatsregierung ist ein jährliches Reinerträgniß von 36 500 Fl. = 24 333 Thlrn. pro Meile Bahnlänge garantirt. Uebersteigt das Reinerträgniß der Bahn diese Summe, so ist die Hälfte des betreffenden Ueberschusses zur Tilgung der gemachten Vorschüsse und der Zinsen bis zu deren gänzlichen Tilgung an die Regierung abzuführen.

268c. Da das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann auch der Prozentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

54. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

1) die Hauptbahn von Aussig über Teplitz, Dux und Brüx nach Komotau von 8,54 Oesterr. = 8,60 Preuß. Meilen, von welcher die Strecke Dux-Komotau am 8. Oktober 1870 dem Betriebe übergeben wurde;

2) folgende von der Hauptbahn sich abzweigende Kohlenbahnen, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:

a)	von Aussig nach der Elbe und der chemischen Fabrik	1823 Wr. Klafter,	
b)	von Türmitz nach dem Arnold-, Elisabeth- und Franz-Josef-Schachte	310 " "	
c)	von Schönfeld nach dem Albert-Schachte	69 " "	
d)	von Karbitz nach dem Milada-, Julien-, Saxonia-, Bail-, Theresia-, Ritschel-, Austria- und Bohemia-Schachte	3801 " "	
e)	von Mariaschein nach der Cementfabrik, dem Doblhoff-, Elbe Colliery-, Musterung-, Rampe-, Fügner-, Clary-, Nefeen-, Britania-, Richard- und Viktoria-Schachte	3271 " "	
f)	von Teplitz nach dem Wenzel-Schachte	205 " "	
g)	von Ullersdorf nach dem Segen-Gottes-, August-, Adolf-, Barbara-, und Prokopi-Schachte	1679 " "	
h)	von Dux nach dem Sylvester- und Christiana-Schachte	233 " "	
	zusammen	11 391 Wr. Klftr.	= 2,87 " "
		Ueberhaupt	11,47 Preuß. Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Dux-Komotau für die Hauptbahn 4,85 und für das ganze Bahngebiet 7,72 Preuß. Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) Geleise. Die Elbe-Schleppbahn in Aussig wurde bis an das Ende des Hafens verlängert

und das zweite Geleise am Töpferhorn hergestellt, so daß nur noch das zweite Geleise von der Station bis zum Staatsbahn-Viadukte zu legen ist, um diese Bahn durchweg doppelgeleisig zu machen. Von Aussig nach Türmitz wurde das zweite Geleise hergestellt und auch mit den Vorarbeiten zur Fortführung desselben bis nach Teplitz begonnen. Von der Station Karbitz bis zum Austria-Schachte wurde ein zweites Geleise gelegt.

2) **Stationsbauten.** In Aussig wurde eine Lokomotiv-Remise für 4 Maschinen, sowie ein doppeltes Wächterhaus für den neuen Bahnhof vollendet, eine doppelte Brückenwaage aufgestellt und nach dem von der chemischen Fabrik projektirten Waaren-Magazin ein neuer Schienenstrang gelegt. In Karbitz wurde das Stationsgebäude angemessen vergrößert und mit der Anlage einer Drehscheibe begonnen. In Mariaschein ist der Bau eines Beamten-Wohnhauses in Angriff genommen und die in diese Station einmündende Zweigbahn zum Schachte Nr. III der Britania-Gewerkschaft vollendet worden. Zur Speisung der Maschinen wurden in den Stationen Teplitz und Dux neue Wasserleitungen angelegt. Die Station Ullersdorf mußte dem steigenden Verkehre entsprechend vergrößert werden, es ist daselbst das Planum für neue Geleise erweitert, zwei Geleise sind gelegt, eine Centesimalwaage aufgestellt, sowie das Stationsgebäude vergrößert worden.

3) **Telegraphen-Anlagen.** An Stelle der optischen Signalmittel sind auf der ganzen Linie die elektro-magnetischen Glocken-Signale eingeführt und die Stationen mit Deckungs-Signalen mit elektrischer Kontrole versehen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Strecke von Aussig nach Teplitz wurde am 20. Mai 1858, die Zweigbahnen später, die letzten derselben in den Jahren 1863—1865, 1867—1869, die Strecke Teplitz-Dux am 1. Juli 1867 und die Strecke Dux-Komotau am 8. Oktober 1870 dem Betriebe übergeben.

97b, 99a, 101b, 114b u. 115b. Diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 8,60 Meilen zu Grunde gelegt worden, da auf den Zweigbahnen Personen-Verkehr nicht stattfindet.

150b, 151b, 199a u. 207. Ebenso ist bei diesen Durchschnitts-Berechnungen die für die Hauptbahn sich ergebende Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte in Ansatz gebracht worden.

171. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten (siehe Kol. 178 u. 179).

239. Ebenso hierin die Kosten der Beleuchtung der Lokomotiven und Tender.

270b. Hierin sind 3500 Thlr. enthalten, welche zur Amortisation der Stamm-Aktien verwendet sind.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einkommen- und Erwerbsteuer.

285. Die Betriebs-Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1870 7,72 Meilen, im Vorjahre 6,49 Meilen, mithin im Jahre 1870 mehr 1,23 Meilen.

55. Böhmische Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Strecken:

1) von Bakov über Böhmisch-Leipa und Tannenberg nach Bodenbach	14,626	Meilen,
2) von Tannenberg nach Rumburg	2,696	„
3) von Kreibitz-Neudörfel nach Warnsdorf	1,543	„
4) die Elbeschleppbahn	0,108	„
5) von Rumburg bis zur Gersdorfer Straße	0,276	„
zusammen	19,249	Meilen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Strecke Bensen-Böhmisch-Leipa befand sich ult. 1870 im Bau. Außerdem hat die Verwaltung der Böhmischen Nordbahn die Concession für eine Linie von Rumburg über Schluckenau nach Bautzen nachgesucht. Diese Linie ist 4,364 Meilen lang.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Außerdem waren bis ult. 1870 für die im Bau begriffene Strecke Bensen-Böhmisch-Leipa, die Strecke Rumburg-Gersdorf-Georgswalde, den Bahnhof Bodenbach, das Stationsgebäude in Warnsdorf und die Werkstätte in Böhmisch-Leipa 802 542 Thlr. verwendet.

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

130b—e. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden 148 264 Z.-Ctr. Steinkohlen und 94 986 Z.-Ctr. Braunkohlen verbraucht. Der Verbrauch pro Nutzmeile beträgt 381,04 Z.-Pfd. Stein- und Braunkohlen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug: im Jahre 1870 . . 19,249 Meilen, im Vorjahre dagegen 18,710 Meilen, mithin im Jahre 1870 . . 0,539 Meilen mehr.

56. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 199 näher beschriebenen Linien von 25,77 Meilen, zu welchen noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gepachtete Strecke von der Landesgrenze bis Furth am Walde von 0,89 Meilen hinzutritt, so daß sich der Betrieb auf . . . . 26,66 Meilen erstreckt.

Außerdem leitet die Gesellschaft auf Grund besonderer Verträge den Betrieb folgender Privat-Bergwerksbahnen:

1) von der Station Rokitzan nach den der Miröschauer Kohlengewerkschaft gehörigen Gruben in Miröschau 5050 Klftr.

zu übertragen 5050 Klftr.

übertragen 5050 Klftr.

2) von der Station Nürschan nach
   a) den Pankraz'schen Kohlengruben . . . . 2259 „
   b) dem Humboldtschachte des westböhmischen Bergbau- und Hüttenvereins . . . . 1092 „
   c) den Fürstl. Thurn und Taxis'schen Kohlengruben in Littitz . . . . 4160 „
3) von der Station Staab nach den der Mantauer Kohlengewerkschaft gehörigen Gruben in Mantau 1754 „

zusammen 14 315 Klftr.
= 3,605 Preuß. Meilen = 27,150 Kilometer.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Im Jahre 1870 wurde eine eingeleisige Strecke von 5,48 Meilen mit neuen Schienen aus Puddelstahl belegt, so daß mit Ende 1870 bereits eine eingeleisige Strecke von 16,74 Meilen mit diesen Puddelstahlschienen belegt ist.

In den Stationen Prag, Rewnitz, Beraun und Pilsen wurden die Stationsgeleise und Weichenanlagen vermehrt. Ein großer Theil der Wechsel wurde durch Apparate neuesten Systems reconstruirt, desgleichen ältere eiserne Kreuzungen durch solche aus Gußstahl ersetzt.

2) **Bauwerke auf freier Bahn.** Es wurden längs der Bahnlinie in einer Länge von 2694 Klftr. = 0,674 Meilen Schneedämme angelegt und zu diesem Zwecke 60,30 Morgen Terrain angekauft. Der strenge Winter von 1870 zu 1871 hat Gelegenheit geboten, die Zweckmäßigkeit dieser Schneedämme zu erproben, da trotz des außerordentlichen Schneefalles keine Betriebsstörung vorgekommen ist.

Für die Anlage eines zweiten Geleises in der bisherigen Haltestation Vlisowa wurden die Erdarbeiten hergestellt und die Felsabräumungen in den Strecken Prag-Kuchelbad und Rewnitz-Beraun fortgesetzt. Das aus diesen Felsabräumungen und aus einigen ungünstig situirten Einschnitten gewonnene Material wurde zur Verbreiterung des Bahnkörpers in der Weise verwendet, daß an demselben die Erdarbeiten für das zweite Geleise in einer Gesammtlänge von 553,90 Ruthen hergestellt wurden.

3) **Telegraphen.** Mit dem 1. September 1870 wurden die früher mit Arbeitsstrom betriebenen Sprech-Apparate auf den Betrieb mit Ruhestrom umgeschaltet.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 um einen Tender und 4 Dienst- und Gepäckwagen vermehrt.

IV. **Personen-Verkehr.** Das System der Tour- und Retour-Karten, welches bisher auf die Strecke Prag-Pilsen beschränkt war, wurde für alle Stationen der eigenen Bahn ausgedehnt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Pensionskasse noch bestehende Krankenkasse schloß ult. 1870 mit einem Bestande von 12 069 Thlrn. ab.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel u. s. w. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlrn. ausgeführt wurde. Die weiter verwendeten 1 437 800 Thlr. beziehen sich auf bezahlte Intercalar-Zinsen, die Staatsgarantieschuld und diverse Bau-Erweiterungen.

100a. Hierin sind auch die zum Transport der Post benutzten Wagen enthalten.

162. Dies sind die beförderten Militair-Personen. Die übrigen zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen sind in den Kol. 159 u. 160 mitenthalten.

163. Außerdem wurden noch Personen mit 5 Separatzügen befördert, deren Anzahl jedoch nicht notirt.

170 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere (in Kol. 177 und 178 nach Stückzahl aufgeführt). Davon sind:

66 737 Z.-Ctr. Fahrzeuge und 92 803 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
33 103 „ „ „ 23 980 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
9237 „ „ „ 11 457 „ „ „ „ „ angekommen und
83 „ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert;
zus. 109 077 Z.-Ctr. Fahrzeuge u. 128 323 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a und b angegeben.

177a u. 178a. Hiervon sind 27 Equipagen und 212 Pferde (worunter 115 Militair-Pferde) mit Personenzügen befördert worden.

198. Für die Staats-Depeschen erhält die Gesellschaft den gleichen Gebühren-Antheil, wie für Privat-Depeschen.

204. Diese Summe enthält auch die Einnahmen für die mit den Personenzügen beförderten 27 Equipagen, 212 Pferde und 351 Hunde.

234. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der currenten Bahn und der Erhaltung der Beleuchtungsmittel mit 4255 Thlrn. enthalten.

245. Diese Summe zerfällt in 6039 Thlr. Kosten der Wasserspeisung der Lokomotiven und 12 367 Thlr. Kosten des Verschiebens der Züge und Wagen in den Stationen.

283a. Diese 12 330 Thlr. sind zur Herstellung von electrischen Glocken-Signal-Leitungen verwendet worden.

57. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Betrieb.** Zwischen der Brünn-Rossitzer und der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ist im April 1870 ein Vertrag geschlossen worden, nach welchem die Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb der Brünn-Rossitzer Eisenbahn am 1. Juli 1870 auf die Dauer von 10 Jahren übernommen hat. Zu diesem Behufe hat die Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ihre sämmtlichen Gründe, Bauten, Anlagen und Einrichtungen, einschließlich der beweglichen und unbeweglichen Betriebsmittel, zur Benutzung, jedoch ohne die Befugniß zur Veräußerung überlassen.

Sämmtliche Gebühren, welche für die auf der Brünn-Rossitzer Eisenbahn stattfindenden Transporte zu entrichten sind, werden durch die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft für Rechnung der Brünn-Rossitzer Eisenbahn eingehoben. Aus den Einnahmen werden vorerst die Betriebskosten gedeckt, welche der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit funfzehn Gulden Oesterr. Währung = 10 Thlr. für jede auf der Brünn-Rossitzer Bahn sammt Zweigbahnen zurückgelegte Zugsmeile ohne Unterschied der Zugsgattung vergütet werden. Eine Abänderung dieses Pauschalbetrages kann erst nach Ablauf von 5 Jahren vom Beginne der Inkraftsetzung des Uebereinkommens eintreten.

Ferner hat die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die bei der Brünn-Rossitzer Bahn definitiv angestellten Beamten und Diener in ihren eigenen Dienst übernommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die hier angegebene Tariflänge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn Seegen-Gottes-Zbeschau, welche nur zum Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen Gottes in Anwendung kommt.

170a u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere von 25 296 Ctrn. enthalten. Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a nochmals aufgeführt.

190a und 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

223—261. Wie ad I dieses Berichts mitgetheilt, ist der Betrieb der Brünn-Rossitzer Eisenbahn am 1. Juli 1870 von der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft gegen eine Entschädigung von 15 Fl. = 10 Thlr. pro Zugsmeile übernommen worden. Es kann deshalb eine Spezifikation der Ausgaben nicht stattfinden.

269. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt den Saldo des Gewinn- und Verlustconto.

296. Die Prioritäts-Aktien erhielten, wie in den Vorjahren 6 Proc. Zinsen.

346—365. Nachdem die definitiv angestellten Beamten und Diener der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft Seitens der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft übernommen sind, participirten dieselben auch an der Pensionskasse der Beamten der letzteren Gesellschaft. Der Bestand der früheren Brünn-Rossitzer Pensionskasse ist in die Pensionskasse der Oesterreichischen Staatsbahn-Beamten geflossen.

58. Buschtěhrader Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

a) die Hauptbahn Prag(Bubna)-Wejhybka-Lana von	5,45	Meilen,
b) die Abzweigung von Prag (Bubna) bis zur Waggonfabrik und der Bondy'schen Drahtstift-Fabrik von	0,08	"
c) die Flügelbahn Wejhybka-Kladno-Kralup von	3,40	"
nebst mehreren Zweigbahnen im Kladno-Buschtěhrader Kohlenreviere und den Zweigbahnen nach der Moldau und den Fabriken in Kralup, auf welchem aber nur Güterverkehr stattfindet, von zusammen	0,76	"
Auf diese	9,69	Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Von der ad c aufgeführten Flügelbahn ist die Strecke Wejhybka-Kladno ein Theil der, der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörenden Kladno-Nucitzer Erzbahn, welche von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten mitbenutzt wird. Die Länge dieser gemeinschaftlich benutzten Strecke beträgt 0,35 Meilen.

Außerdem wird die Verbindungsbahn der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Prag (Bubna) von 0,30 Meilen von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt.

II. Die **Pferdebahnstrecke** von Lana über Thiergarten nach Pinie von 1,71 Meilen, welche im Jahre 1870 nur noch zu Holztransporten benutzt wurde und mit 1 Dienstwagen, 4 Gepäck-, 77 Güter- und 12 Arbeitswagen ausgerüstet ist, kommt bei den vorliegenden statistischen Notizen nur bei den Kol. 75—87 in Betracht. Die beförderten Quantitäten Holz, sowie die Einnahmen und Ausgaben sind in den betreffenden Kol. der Lokomotivbahn mitenthalten.

III. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 11 430 Thlrn. und ein Arbeiter-Krankenfonds mit einem Bestande von 2731 Thlrn. ult. 1870.

IV. **Neue Bahnlinien.** Von den der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Linien der „Böhmischen Nordwestbahn" wurde die Strecke Eger-Karlsbad von 7,0 Meilen am 19. September 1870 eröffnet und pro 1870 für Rechnung des Baufonds betrieben. Die Strecke Lana-Komotau von 11,045 Meilen nebst der Kohlenbahn von Luzna, Lischan nach Rakonitz von 0,90 Meilen wurde am 4. Februar 1871, die Strecken Priesen-Karlsbad von 7,7 Meilen

und Tirschnitz-Franzensbad von 0,5 Meilen am 9. Dezember 1871 dem Betriebe übergeben. Im Bau begriffen waren Ende 1871 die Strecken von Komotau nach der Sächsischen Grenze bei Weipert und von Hostiwitz nach Smichow.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

85 u. 86. Das hier (in Kol. 85) aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich auch auf die Pferdebahnstrecke von 1,71 Meilen. Es liegen deshalb den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86 . . 11,40 Meilen = 85,46 Kilometer zu Grunde.

88. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich auf Stamm-Actien, welche der Amortisation unterliegen.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt die Länge der Strecken Prag-Lana und Wejhybka-Kralup von 8,85 Meilen = 66,66 Kilometern zu Grunde, weil nur auf diesen Linien Personen-Beförderung stattfindet.

121b, 123b u. 124b. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Extrazüge.

121e. Hierin sind auch die Leistungen der Lokomotiven bei'm Stations- rc. Dienste enthalten.

162. Dies ist die Anzahl der beförderten Militär-Personen, die übrigen zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen sind in den Kol. 158—161 mitenthalten und es entfallen davon auf die 4. Klasse allein 70 968 Arbeiter-Billets.

219. Hierin sind 16 998 Thlr. Zinsen und Coursgewinn bei Begebung von Werthpapieren enthalten.

223. Ebenso enthält diese Summe die Löhne der definitiven Arbeiter und die Kosten der Heizung der Wärterhäuser.

242. Desgleichen sind hierin die Kosten für das Untersuchen der Wagen enthalten.

243. Desgl. hierin die Kosten der Heizung der Kasernen und der Erhaltung der Zug-Ausrüstungs-Gegenstände.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Erhaltung der Telegraphen und Stations-Einrichtungen.

251. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung und Heizung der Büreau's enthalten.

252. Ebenso hierin die Kosten für das Verschieben der Wagen und Züge durch Lokomotiven.

270b. Die hier aufgeführte Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet.

59. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn.

I. Den **Betrieb** der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn leitet die Verwaltung der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn gegen eine entsprechende Vergütigung.

Die Station Uesżög wird gemeinschaftlich mit der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn und die Station Barcs gemeinschaftlich mit der Oesterreichischen Südbahn benutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden.

100a. Hierin sind 2 Postwagen enthalten, zu deren Anschaffung die Bahnverwaltung verpflichtet ist.

129b u. c, 135 u. 136c. Die hier aufgeführten Angaben beziehen sich auf Briquetten.

260. Hierin sind auch diejenigen Kosten enthalten, die durch die Einrichtung einer Central-Stelle in Pest erwachsen sind.

270a. Außerdem hat der Staat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals 233 298 Thlr. zugeschossen.

60. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg-Krasne-Zloczow-Tarnopol	63,87	Meilen,
2) die Flügelbahn Krasne-Brody	5,60	„
3) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka	0,61	„
b) Podleze-Niepolomice	0,64	„
zusammen	70,72	Meilen.

Die 8,45 Meilen lange Strecke Zloczow-Tarnopol wurde am 22. Dezember 1870 für den Güter-Verkehr eröffnet, mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 62,49 Meilen.

Die Strecken Krakau-Debica mit den Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepolomice, sowie die damals im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow sind vom Staate für die Summe von 9 761 445 Thlr. (in Kol. 85 mitenthalten) übernommen worden. Von diesem Kaufgelde waren ult. 1870 noch 1 846 460 Thlr. zu zahlen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Fortsetzung der Hauptbahn von Tarnopol bis zur Station Podwoloczyska von 7 Meilen befand sich ult. 1870 noch im Bau. Außerdem ist der Bau einer Verbindungsbahn von Brody bis zur Russischen Grenze bei Radziwilow beschlossen worden, welche eine Ausdehnung von etwa ¼ Meilen erhalten wird und eine direkte Verbindung mit den Linien der Kiew-Brest-Eisenbahn-Gesellschaft herstellen soll.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

85. Diese 16 953 940 Thlr. repräsentiren das für die neuen Linien (Lemberg-Krasne-Tarnopol und Krasne-Brody) verwendete Anlage-Kapital. Eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Bautitel kann erst stattfinden, wenn auch die übrigen noch im Bau begriffenen Strecken vollendet sind.

88. Von der hier aufgeführten Summe kommen 96 740 Thlr. auf amortisirte Stamm-Aktien.

96a u. b. Hierunter befinden sich 3 Salon-, 1 Kommissions- und 1 Hofwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

125. Das zum Anheizen verbrauchte Brennmaterial wird nicht besonders notirt, es ist hier der Gesammtverbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem sind noch 0,015 Kbfß. Holz verbraucht worden. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

165. An Militairgepäck wurden außerdem noch 386 Ctr. befördert.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

10 648 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	77 291	Z.-Ctr. Thiere	im Binnenverkehre	befördert worden,
864 „ „ „	1 404 018	„ „ „	direkten Verkehre	aufgegeben,
96 183 „ „ „	68 444	„ „ „	„	„ angekommen,
zus. 107 695 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	1 549 753	Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 179a und b angegeben.	

177a u. 178a. Hiervon sind 15 Equipagen und 198 Pferde (darunter 132 Militair-Pferde) mit den Personenzügen befördert worden.

204. Hierin sind auch die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Equipagen und Pferde enthalten. Dieselben betragen für Equipagen 205 Thlr., für Militair-Pferde 665 Thlr., für die anderen Pferde 702 Thlr.

268a u. c. Der Ueberschuß der älteren Linien der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn beträgt 2 451 748 Thlr. Diese Summe dem für diese Linien verwendeten Anlage-Kapitale von 28 016 518 Thlrn. gegenübergestellt, ergiebt eine Verzinsung desselben von 8,75 Proc.

270b. Zur Amortisation von Stamm-Aktien wurden 13 020 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten sind.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die bezahlten Grund-, Gebäude-, Erwerb- und Einkommensteuern, sowie Coupon- und andere Stempel-Auslagen.

272. Diese Dividende ist auf 13 916 280 Thlr. Aktien vertheilt. Die Dividende für die neuen Aktien ist aus dem Baufonds bestritten worden.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug: im Jahre 1870 62,49 Meilen, im Vorjahre 53,72 Meilen, mithin im Jahre 1870 mehr 8,77 Meilen.

61. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthume der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Bahn-Anlagen.** Mit der Rekonstruktion des Oberbaues und der Verlegung von Stahlschienen wurde fortgefahren, in der Station Voitsberg sind 330 Klafter neue Geleise gelegt, in Rosenthal ist die Anlage eines 129 Klafter langen Kohlen-Perrons begonnen und auf der Strecke von Graz bis Söding ist die Einfriedigung der kurrenten Bahn in einer Länge von 2810 Klaftern ausgeführt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden 2 kleine Tender-Lokomotiven angekauft und 2 vierrädrige Vieh-, sowie 154 vierrädrige Kohlenwagen in der eigenen Werkstatt zu Graz erbaut.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte konzessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

231. Dies ist die gezahlte Assekuranz-Prämie, die Grundsteuer ist in Kol. 271 mitenthalten.

272. An dieser Dividende nahmen nur die ausgegebenen 14 585 Aktien im Betrage von 1 944 667 Thlrn. Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividendengenuß.

62. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870

A. Die Kaiser Ferdinands Nordbahn und zwar

1) die Hauptbahn von Wien über Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn, Oderberg, Dziedit und Trzebinia nach Krakau . . . . . 54,41 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen
- a) von Floridsdorf nach Stockerau . . . . . 2,84 „
- b) „ Gänserndorf nach Marchegg . . . . . 2,42 „
- c) „ Lundenburg nach Brünn . . . . . 8,00 „
- d) „ Prerau nach Olmütz . . . . . 3,06 „
- e) „ Schönbrunn nach Troppau . . . . . 3,79 „
- f) „ Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg 0,56 Meilen, welche an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist,
- g) „ Dziedit nach Bielitz . . . . . 1,49 „
- h) „ Trzebinia über Szczakowa nach der Grenze bei Myslowitz . . 3,53 „
  und von Szczakowa nach der Grenze bei Granica . . . . . 0,25 „

zusammen 79,79 Meilen.

B. Die Mährisch-Schlesische Nordbahn und zwar:

a) Die Hauptbahn von Brünn über Rezamislitz und Olmütz nach Sternberg . . . . . 15,32 Meilen,

b) die Zweigbahn Rezamislitz-Prerau . . . . . 3,66 „

zusammen 18,98 Meilen.

Die Strecke Brünn-Rezamislitz (8,27 M.) und die Zweigbahn Rezamislitz-Prerau wurden am

29. August 1869, die Strecke Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,05 M.) dagegen am 1. August 1870 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 14,87 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1870 wurde das zweite Geleise auf der 1,44 Meilen langen Strecke Pohl-Zauchtl vollendet und dem Betriebe übergeben. Auf der 1,32 Meilen langen Strecke Weißkirchen-Pohl war dasselbe noch im Bau begriffen. Eine Vermehrung der Geleise fand statt in den Stationen Wien, Floridsdorf, Angern, Hohenau, Lundenburg, Rohatetz, Tlumatschau, Prerau, Weißkirchen, Pohl, Zauchtl, Oderberg, Ostrau und Dziedit. Ferner wurden auf einer längeren Strecke (von Hruschau bis Oderberg) beide Geleise versuchsweise mit schwebenden Stößen neu ausgewechselt.

Auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn werden nur noch 6,6 Meter lange, breitfüßige Schienen aus Puddel- oder Bessemer-Stahl verwendet. Dieselben haben ein Gewicht von 19,4 Z.-Pfd. pro Preußischen Fuß und werden mit 7 Mittel- und 1 Stoßschwellen in den Strecken und 6 Mittel- und 1 Stoßschwellen in den Stationen verlegt. Seit dem Jahre 1868 werden die Kiefernschwellen mit Chlorzink und die aus hartem Holze bestehenden Schwellen mit Theeröl imprägnirt.

2. **Brücken.** Die in der Strecke Ostrau-Hruschau belegene, nach Nevilleschem System construirte Ostrawitzer Brücke hatte sich zu schwach erwiesen und wurde durch schmiedeeiserne, parabolische Fachwerksträger ersetzt. Ebenso wurde die hölzerne Fluß- und Inundationsbrücke über die Oder in der Strecke Pohl-Zauchtl durch schmiedeeiserne gerade Fachwerks-Träger ersetzt. Außer diesen beiden größeren Objekten wurden auch noch bei vielen kleineren Brücken die Holz-Constructionen gegen schmiedeeiserne Träger ausgewechselt.

3. **Stationsbauten.** Im Jahre 1870 wurden die Aufschüttungen zur Vergrößerung des Wiener Güterbahnhofs fortgesetzt und die zur Vergrößerung der Bahnhöfe in Floridsdorf, Angern, Hohenau, Hullein, Hruschau, Oderberg, Dziedit und Krzeszowice nöthigen Erdarbeiten ausgeführt. Die „Berme" am Birnbaumer Damme bei Neudorf und am Damme bei Göding zur Verhinderung von Abrutschungen und aus gleichem Grunde die Verbreiterung des Einschnittes bei Neudorf durch Regulirung der Böschungen wurden vollendet; ebenso die Schneedämme in den Strecken Wagram-Gänserndorf, Dürnkrut-Hohenau, Leipnik-Prerau und Trzebinia-Krzeszowice.

In Floridsdorf wurden die Vergrößerungs- und Neubauten der Wagen-Reparatur-Werkstätte, eines Kanzlei- und eines Wohngebäudes vollendet. Aufnahmsgebäude wurden hergestellt in den Stationen Dürnkrut, Bisenz, Oderberg und Chrzanow, vergrößert wurden dieselben in Weißkirchen, Zauchtl, Dziedit und Krakau. Neu erbaut wurden: Waaren-Magazine in Floridsdorf, Angern, Hohenau, Bisenz, Weißkirchen, Zauchtl und Oderberg, ein hölzernes Magazin und ein gedeckter hölzerner Getreide-Perron auf der Donaulände nächst Floridsdorf, ein hölzerner gedeckter Ladeperron in Pohl, auch sind viele Wächterhäuser neu erbaut und vergrößert worden.

Die durch die Einmündung der Mährisch-Schlesischen Nordbahn nothwendig gewordenen Vergrößerungen der Anschluß-Stationen Brünn, Ober-Gerspitz, Prerau und Olmütz wurden vollendet.

Vorbereitet wurde das Projekt für die stabile eiserne Donaubrücke und die Umlegung der Bahnstrecke von Wien gegen Floridsdorf.

4. **Telegraphen-Anlagen.** Im Jahre 1870 wurden die Stations-Deckungssignale und elektrischen Glockensignale auf allen Bahnlinien (einschließlich der Mährisch-Schlesischen Nordbahn) gänzlich hergestellt.

III. Ueber die **industriellen Anlagen** und die Kohlengruben der Kaiser Ferdinands Nordbahn sind in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 226 und 227 spezielle Nachrichten enthalten.

IV. **Betrieb.** Die Direktion der Kaiser Ferdinands Nordbahn hat im Jahre 1870 den Betrieb der Freiherr v. Rothschildschen Montanbahn vom Michalkowitz bis Orlau und Dombrau übernommen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungskasse für Bergwerks-Arbeiter, die sogenannte „Bruderlade", welche ult. 1870 mit einem Bestande von 178 984 Thlrn. abschloß.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Kaiser Ferdinands Nordbahn.**

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Wien-Ung. Hradisch (18,19 M.), Prerau-Leipnik (1,95 M.), Weißkirchen-Pohl (1,44 M.) und Zauchtl-Stauding-Schönbrunn-Oderberg (5,75 M.).

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen haben die Lokomotiven 8732 Meilen auf der Ostrauer und der Michalkowitzer Kohlenbahn und 2496 Meilen auf der Wiener Verbindungsbahn zurückgelegt.

168, 171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind als Eilgüter:

228 Ctr. Equipagen und 1232 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
— „ „ „ 177 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
336 „ „ „ 2399 „ „ „ „ „ angekommen und
— „ „ „ 799 „ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Als Frachtgüter (Kol. 171) sind dagegen

176 785 Ctr. Equipagen und 768 969 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
348 182 „ „ „ 400 837 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
76 865 „ „ „ 2 094 991 „ „ „ „ „ angekommen und
29 263 „ „ „ 780 160 „ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a ebenfalls aufgeführt.

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind unter den korrespondirenden Ausgaben Kol. 224—226 rc. bereits enthalten.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale und Stationssignale enthalten.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . 11 208 819 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere von . . . . 115 936 „
Diese 11 324 755 Thlr.
nebst dem in Kol. 269 aufgeführten Bestande aus dem Vorjahre sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270a. Zur Verzinsung der Anleihen waren erforderlich . . . . 686 517 Thlr.,
hiervon sind jedoch in Abzug zu bringen die eingegangenen Zinsen von den fruchtbringend angelegten Betriebs-Ueberschüssen mit . . . . 525 747 „
so daß nur noch die hier aufgeführten . . . . 160 770 Thlr.
zu zahlen waren.

Mährisch-Schlesische Nordbahn.

168, 171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind als Eilgüter
56 Ctr. Equipagen und 5 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
56 „ „ „ 33 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
112 „ „ „ 6 „ „ „ „ „ angekommen.
Als Frachtgüter (Kol. 171) sind dagegen
290 Ctr. Equipagen und 1748 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
1122 „ „ „ 3464 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
1056 „ „ „ 64 135 „ „ „ „ „ angekommen und
28 „ „ „ 476 „ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.
Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a ebenfalls aufgeführt.

270a. Die Seitens des Staats gewährleistete Zins-Garantie hat mit der Vollendung der ganzen Bahn, welche am 1. August 1870 stattgefunden hat, begonnen. Für die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen während der 5 monatlichen Periode vom 1. August bis ult. Dezember 1870 war ein Zuschuß von 301 823 Thlrn. erforderlich, welchen die Staats-Regierung gedeckt hat.

63. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Von den der Kaiser Franz-Josef-Bahn-Gesellschaft concessionirten, in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 228 näher verzeichneten Linien war ult. 1870 die Strecke Wien-Eggenburg-Budweis-Pilsen von 46,01 Oesterr. = 46,34 Pr. Meilen im Betriebe. Hiervon wurde die 10,45 Pr. Meilen lange Strecke Wien-Eggenburg am 23. Juni 1870 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . 41,37 „ „
Die Strecke Gmünd-Cercan (18,9 Meilen) wurde am 3. September und die Strecke Cercan-Prag (5,5 Meilen) am 14. Dezember 1871 dem Betriebe übergeben, die Prager Verbindungsbahnen (0,8 Meilen), die Strecke Pilsen-Eger (13,9 Meilen), sowie die Zweigbahn Absdorf-Krems (4,16 Meilen) befanden sich noch im Bau.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Krankenkasse der Bediensteten, welche ult. 1870 mit einem Bestande von 5858 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75, 87 u. 89. Hier ist derjenige Theil des concessionirten Anlage-Kapitals aufgeführt worden, welcher für den Bau der Strecke Wien-Eggenburg-Budweis-Pilsen verausgabt worden ist, auf welchen sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Unternehmern erbaut wird.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehr beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind
4176 Ctr. Equipagen und 68 487 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
84 „ „ „ 9213 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
152 „ „ „ 647 „ „ „ „ „ „ angekommen,
zus. 4412 Ctr. Equipagen und 78 347 Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

177a u. 178a. Hiervon sind 10 Equipagen und 40 Pferde mit Personenzügen befördert worden.

268a, 270 u. 272. Der nach Abzug der Steuern ꝛc. verbliebene Ueberschuß von 651 779 Thlrn. repräsentirt in Silber . . . . 533 283 Thlr.
Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals waren erforderlich . . . . 1 136 281 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . 602 998 „
zu leisten hatte.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Grund-, Haus- und Gebäudesteuern, sowie Stempelgebühren.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1870 .. 46,34 Meilen überhaupt und 41,33 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
" " 1869 .. 35,89 " " " 21,07 " " " "

im Jahre 1870 mehr 10,45 Meilen überhaupt und 20,35 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

286—295. Mit Rücksicht auf die in der vorstehenden Erläuterung nachgewiesene bedeutende Veränderung des Bahngebietes kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

64. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

1) die Lokomotivbahnen und zwar:

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg .... 42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze .... 0,75 "
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen Betriebe verbleiben .... 41,60 Meilen.

b) die Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf .... 0,78 "

c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau .... 10,52 Meilen,
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau .... 0,21 " 10,73 "

zusammen 53,11 Meilen;

2) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden .... 3,83 "

3) die Pferdebahn Linz-Budweis .... 17,37 "

Bei dem Umbaue dieser Bahn in eine Lokomotivbahn wurde die 6,5 Meilen lange Strecke von Budweis bis Zartlesdorf größtentheils zur Herstellung des Unterbaues benutzt, in Folge dessen der Betrieb am 1. April 1870 daselbst eingestellt werden mußte. Zartlesdorf war jedoch kein geeigneter Endpunkt für den Pferdebahn-Betrieb, welcher daher nur in der Strecke von Linz, beziehungsweise von Urfahr, bis Kerschbaum aufrecht erhalten wurde und auch da nur für den Güterverkehr. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt für die Pferdebahn .... 10,28 Meilen.

4) Außer den vorstehend aufgeführten Linien wurde die Strecke Neumarkt-Ried-Braunau von .. 7,73 "
am 20. Dezember 1870 dem Betriebe übergeben. Der Betrieb hat jedoch bis zum 31. Dezember 1870 ein so unbedeutendes Resultat ergeben, daß eine Aufstellung der Betriebs-Ergebnisse unterlassen worden ist.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) Geleise. Das im Jahre 1869 noch im Bau begriffene zweite Geleise zwischen Hörsching und Wels in einer Länge von 1,92 Meilen wurde im Jahre 1870 vollendet und dem Betriebe übergeben.

2) **Stationsbauten.** In den Stationen Andorf (Strecke Wels-Passau) und Aichberg (Strecke Lambach-Gmunden) wurde je ein Frachtenmagazin und ein einstöckiges Aufnahmsgebäude errichtet.

3) **Telegraphen.** Auf der Bahnstrecke Neumarkt-Braunau wurde eine Telegraphen-Leitung angelegt und mit Apparaten versehen.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1870 wurden 6 Personenzug-Lokomotiven angeschafft und in der eigenen Werkstätte zu Wien 3 Kondukteurwagen, 100 offene Last- und 40 bedeckte Viehwagen gebaut.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1870 mit einem Bestande von 22 215 Thlrn ab.

V. **Neue Bahnlinien.** Mit dem Schlusse des Jahres 1870 wurde die Lokomotivbahnstrecke von Budweis bis Zartlesdorf fahrbar hergestellt, so daß am 1. Januar 1871 der Güterverkehr von Linz, beziehungsweise von Urfahr, bis Zartlesdorf mittelst Pferdekraft auf einer Bahnlänge von 10 Meilen, und von da bis Budweis auf 6,5 Meilen mittelst Dampfkraft eröffnet werden konnte. Die Strecken von St. Valentin nach Wartberg und von Hetzendorf bis an die Donau bei Albern befanden sich ult. 1870 im Bau.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. a) **Hauptbahn.**

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Wien-Neulengbach (5,04 Meilen), Haag-St. Valentin (1,87 M.) u. Linz-Hörsching-Wels (3,84 M.).

75 u. 89. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

87a u. c. Außerdem waren noch 3 529 167 Thlr. Prioritäts-Obligationen zur Einlösung der für die Linz-Budweiser Pferdebahn emittirten Aktien der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft" ausgegeben, von welchen der größere Theil getilgt ist. Der Umbau der Pferdebahn Linz-Budweis und der Bau der Strecke St. Valentin-Wartberg machte die Emission von 6 666 667 Thlr. Aktien und 3 333 333 Thlr. Prioritäts-Obligationen nothwendig, bei welcher Gelegenheit eine Pauschalsumme von 2 333 333 Thlrn. von dem Conto des alten Netzes auf dasjenige der neuen Linien übertragen wurde. Ferner sind für die Neumarkt-Ried-Braunauer Bahn 4 266 667 Thlr. Prioritäts-Obligationen emittirt.

96c. Dies sind 4 Hofwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

129c u. 131c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Braunkohlen und Steinkohlen verwendet, das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum beträgt, auf Braunkohlen reducirt, 560,08 Pfd.

135. Ebenso ist hier das verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt.

177c. Dies sind die beförderten Militär-Fuhrwerke und Geschütze.

270a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

b. Lambach-Gmundener Zweigbahn.

14. Als Pferdebahn wurde die Strecke am 1. Mai 1836 und für Lokomotivbetrieb am 1. Mai 1855 eröffnet.

c. Lambach-Gmundener u. Pferdebahn.

76—84. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn in fertigem Zustande von der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft" übernommen worden ist.

85. Von der hier aufgeführten Summe kommen 3 635 567 Thlr. auf die Kosten des Ankaufs der beiden Bahnen und 49 563 Thlr. auf Vervollständigung der Bahn-Anlagen und Anschaffung von Betriebsmitteln für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

Pferdebahn.

237. Hierin sind auch die Löhne der Kutscher und Transportknechte enthalten.

245. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	69 107	Thlr.
b) „ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	1 519	„
c) „ Miethe für fremde Pferde	12 893	„
d) „ Miethe für Stallungen, Futterböden rc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	4 416	„
e) „ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke	14 066	„
zusammen	102 001	Thlr.

268a. Ein Ueberschuß wurde nicht erzielt, sondern es haben die Ausgaben die Einnahmen um 58 105 Thlr. überschritten, welche Summe aus dem Ueberschusse der Hauptbahn gedeckt wurde.

285—295. Wegen des Umbaues eines Theiles der Pferdebahn (siehe ad I dieses Berichts) hat sich das Bahngebiet gegen das Vorjahr vermindert, es kann deshalb eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

65. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, umfassend die Hauptbahn Kaschau-Abos-Poprad-Sillein-Teschen-Oderberg und die Zweigbahn Abos-Eperies, standen ult. 1870 folgende Theilstrecken im Betriebe:

Oderberg-Teschen, eröffnet am 1. Februar 1869 =	4,07 Oesterr.	= 4,10	Preuß. Meilen,
Kaschau-Eperies, „ „ 1. September 1870 =	4,34 „	= 4,37	„ „
zusammen	8,41 Oesterr.	= 8,47	Preuß. Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die dreimonatliche Betriebszeit der letzteren Strecke 5,53 Preuß. Meilen. Die 8,93 Oesterr. (8,99 Preuß.) Meilen lange Strecke Teschen-Sillein wurde am 8. Januar 1871, die 18,32 Oesterr. (18,45 Preuß.) Meilen lange Strecke Sillein-Poprad am 8. Dezember 1871, die 3,49 Oesterr. (3,51 Preuß.) Meilen lange Strecke Poprad-Iglo am 12. Dezember 1871 und die 8,98 Oesterr. (9,04 Preuß.) Meilen lange Strecke Iglo-Abos am 18. März 1872 dem Betriebe übergeben.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Die Stelle eines Verwaltungsraths-Mitgliedes ist im Jahre 1870 nicht besetzt gewesen.

75 u. 87. Hier ist nur das für die Strecken Oderberg-Teschen und Kaschau-Eperies verwendete Anlage-Kapital in Ansatz gebracht. Nach den Statuten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft beträgt das zu emittirende Kapital 12 941 733 Thlr. in Aktien und 25 883 466 Thlr. in Prioritäts-Obligationen.

98c. Hiervon sind 10 Coupé's, enthaltend 100 Sitzplätze, für Postzwecke eingerichtet.

121b, 123b u. 124b. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Separatzüge.

255—262. Die Centralleitung wurde im Laufe des Jahres 1870 mit Rücksicht auf die im Jahre 1871 stattgefundenen Eröffnungen weiterer Theilstrecken organisirt, weshalb die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung verhältnißmäßig weit größer sind, als bei den übrigen Vereinsbahnen. Aus diesem Grunde ist auch von Berechnung der Durchschnitts-Summen (Kol. 262) Abstand genommen.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil in beiden Jahren nur Theilstrecken im Betriebe gewesen sind. (Siehe ad I dieses Berichts.)

66. Kronprinz Rudolf-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870 die Strecken:

1) St. Valentin-Steyer-Weyer	8,21	Meilen,
2) Rottenmann-St. Michael-Neumarkt-Launsdorf-St. Veit-Villach (die Strecke Weyer-Rottenmann befindet sich im Bau),	30,80	„
zu übertragen	39,01	Meilen.

übertragen 39,01 Meilen.

3) Laibach-Tarvis, dem Betriebe übergeben am 14. Dezember 1870 . . . . 13,57 „

4) die Zweigbahnen a) St. Michael-Leoben . . . . 1,57 „

b) Launsdorf-Mösel . . . . 3,23 „

c) St. Veit-Klagenfurt . . . . 2,35 „

zusammen 59,73 Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Kronprinz Rudolf-Bahn den Betrieb der der Steyerischen Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörigen Bahn von Zeltweg nach Fohnsdorf, eröffnet am 29. März 1870, von 1,03 „
und der der Hüttenberger Eisenwerks-Gesellschaft gehörigen Bahn von Mösel nach Hüttenberg, eröffnet am 6. Oktober 1870, von . . . . 0,65 „
pachtweise übernommen, es beträgt mithin die Gesammt-Betriebslänge . . . . 61,41 Meilen
und der mittlere Jahresdurchschnitt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Laibach-Tarvis, Zeltweg-Fohnsdorf und Mösel-Hüttenberg . . . . 47,76 Meilen.

Die Bahn von Zeltweg nach Fohnsdorf wird nur für Kohlen-Transporte der Bahn-Eigenthümerin benutzt.

Außer der im Bau begriffenen Strecke Weyer-Rottenmann (11,18 M.) sind der Gesellschaft der Kronprinz Rudolf-Bahn noch die Strecken Villach-Tarvis (3,5 M.), Kleinreifling-Amstetten (6,10 M.) und Hieflau-Eisenerz (2 M.) konzessionirt.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Neben dem am 1. Januar 1870 in's Leben gerufenen Pensionsfonds (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungs-Vereinskasse für die Beamten, Diener und Arbeiter der Gesellschaft, welche ult. 1870 mit einem Bestande von 8437 Thlrn. abschloß und 2844 Theilnehmer zählte.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Bei dieser Tariflänge ist die Kohlenbahn Zeltweg-Fohnsdorf außer Ansatz gelassen, weil für dieselbe eine eigene Abrechnung mit der Eigenthümerin stattfindet.

75 u. 87. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren das bis ult. 1870 emittirte Aktien-Kapital.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Herstellung der Bahn und die Lieferung der Betriebsmittel an Unternehmer vergeben ist und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

88. Außerdem sind noch 2800 Thlr. Aktien bis ult. 1870 amortisirt.

89. Das ganze verwendete Anlage-Kapital genießt eine Zins-Garantie des Staats.

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können aus dem in der Erläuterung zu Kol. 76—84 angeführten Grunde nicht angegeben werden.

245. Hierin sind die Kosten für das Verschieben der Wagen und Züge durch Lokomotiven mit 59 442 Thlrn. enthalten.

270—272. Zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals waren pro 1870 erforderlich 1 538 949 Thlr.,
der in Kol. 268a aufgeführte Ueberschuß von 56 300 Thlr. = 84 452 Fl. Oesterr. Währ.
repräsentirt in Silber 69 099 Fl. = ... 46 066 „
so daß die Staats-Verwaltung in Folge der übernommenen Garantie . . . . 1 492 883 Thlr.
zuschießen mußte.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug:
im Jahre 1870 61,41 Meilen überhaupt und 47,76 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1869 46,15 „ „ „ 33,32 „ „ „ „
mithin 1870 mehr 15,26 Meilen überhaupt und 14,44 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

286—296. Mit Rücksicht auf die erhebliche Veränderung der Betriebs-Bahnlänge kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden. Es wird jedoch bemerkt, daß im Jahre 1870 248 913 Personen = 59 Proc., 2 661 542 Ctr. Güter = 74 Proc. mehr befördert, 306 654 Thlr. = 63 Proc. mehr eingenommen und 258 310 Thlr. = 53 Proc. mehr ausgegeben sind als im Jahre 1869.

346—365. Wegen der Krankenkasse siehe ad II dieses Berichts.

67. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870 folgende Linien:

1) die Linie von Lemberg über Stanislau nach Czernowitz von 34,88 Oesterr. = . . . 35,13 Preuß. Meilen,

2) die Linie von Czernowitz nach Suczawa von 11,81 Oesterr. = ... 11,89 „ „

3) die Rumänischen Linien und zwar:

a) die Strecke von Suczawa nach Roman, eröffnet am 12. Dezember 1869, von 13,61 Oesterr. = ... 13,71 Preuß. Meilen,

b) die Strecke von Paskani nach Jassy, eröffnet am 4. Juni 1870, von 9,97 Oesterr. = ... 10,17 „ „

zusammen . . . . 23,88 „ „

Ueberhaupt 70,90 Preuß. Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt der ad 3 aufgeführten Rumänischen Linien beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Paskani-Jassy . . . . 19,64 „ „

Die Zweigbahn von Verestie nach Botusani von 44,587 Kilometer Länge wurde am 1. November 1871 dem Betriebe übergeben.

II. **Industrielle Anlagen.** In Station Paskani wurde eine, den Bedürfnissen der Rumänischen Linie entsprechend eingerichtete Reparatur-Werkstätte erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 um 6 Lokomotiven vermehrt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungskasse für Diener und Arbeiter, welche ult. 1870 mit einem Bestande von 11 478 Thlrn. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Rumänische L.**

75. Außer dem hier aufgeführten Kapitale giebt die Fürstlich Rumänische Regierung einen Bauzuschuß von 40 000 Frcs. pro Kilometer.

Lemberg-Czernowitzer L.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Unternehmern in General-Entreprise ausgeführt ist.

88. Hierin sind auch 4800 Thlr. amortisirte Aktien enthalten.

89. Der Staat hat ein jährliches Reinerträgniß von 1 000 000 Thlr. in Silber garantirt.

Czernowitz-Suczawa'er L.

89. Ebenso beträgt das vom Staate für die Czernowitz-Suczawaer Linie garantirte Reinerträgniß 466 667 Thlr. in Silber.

Rumänische L.

89. Das von der Rumänischen Staatsregierung gewährleistete Reinerträgniß beträgt 7½ Proc. (die Amortisirung des Kapitals mit inbegriffen) von einem Kapitale von 230 000 Frcs. pro Kilometer Bahnlänge, welches nach genauer Feststellung der kilometrischen Länge der Bahn in eine fixe und in klingender Münze zahlbare Jahressumme umgewandelt wird, die demnach 17 250 Frcs. pro Kilometer beträgt.

Alle 3 Linien.

115a. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen enthalten.

Rumänische L.

121—124 u. 158—267. Die Rumänischen Linien wurden bis einschließlich den 12. September 1870 für Rechnung der Bauunternehmung betrieben, es beziehen sich daher die hier aufgeführten statistischen Notizen auf den Zeitraum vom 13. September bis ult. Dezember 1870. Zur Unterscheidung von den statistischen Notizen der übrigen Vereinsbahnen, welche den Zeitraum eines Jahres umfassen, sind dieselben mit kleineren Ziffern dargestellt.

Alle 3 Linien.

150b, 151b, 152b u. 153b. Da die Betriebs-Resultate der Rumänischen Linien sich nur auf einen Zeitraum von 110 Tagen beziehen, so mußte diesen Durchschnitts-Berechnungen der mittlere Jahresdurchschnitt dieser Linien von 7,20 Meilen + der Längen der übrigen beiden Linien, im Ganzen also 54,22 Meilen = 408,38 Kilometer zu Grunde gelegt werden.

Rumänische L.

158—163, 165, 167—174. Für Rechnung der Bauunternehmung sind in der Zeit vom 1. Januar bis incl. 12. September 1870 befördert worden: 63 228 Personen, 15 515 Ctr. Gepäck, 12 Equipagen, 12 Pferde, 45 Hunde, 2608 Ctr. Eil- und 408 808 Ctr. Frachtgüter, wofür die Einnahmen 140 629 Thlr. betragen haben. (Siehe die vorstehende Erläuterung zu Kol. 121—124 u. 158—267.)

Alle 3 Linien.

165. Außerdem wurden noch mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben 1 Equipage und 24 Pferde auf der Linie Lemberg-Czernowitz, 59 Pferde auf der Linie Czernowitz-Suczawa und 2 Equipagen auf den Rumänischen Linien.

Alle 3 Linien.

170, 171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen, Eisenbahn-Fahrzeuge und Thiere enthalten und zwar:

13 837 Ctr. Equipagen, 67 568 Ctr. Eisenbahn-Fahrzeuge und 685 169 Ctr. Thiere auf der Lemberg-Czernowitzer L.;

2884 Ctr. Equipagen, 300 Ctr. Eisenbahn-Fahrzeuge und 242 022 Ctr. Thiere auf der Linie Czernowitz-Suczawa und

3021 Ctr. Equipagen, 84 392 Ctr. Eisenbahn-Fahrzeuge und 6680 Ctr. Thiere auf den Rumänischen Linien.

Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a ebenfalls aufgeführt.

Rumänische L.

190, 207, 218, 221, 236, 262 u. 265. Da die Betriebs-Ergebnisse der Rumänischen Linien sich nur auf einen Zeitraum von 110 Tagen beziehen (siehe Erl. zu Kol. 121 ꝛc.), eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate ein volles Jahr umfassen, nicht möglich ist, so ist diesen Durchschnitts-Berechnungen nicht der mittlere Jahresdurchschnitt, sondern die volle Betriebslänge von 23,88 Meilen zu Grunde gelegt worden.

Alle 3 Linien.

204. Hierin sind die Einnahmen für die mit dem Reisegepäck aufgegebenen Equipagen und Pferde enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 165.)

258. Hierin ist auch der Zuschuß zur Pensionskasse enthalten.

Lemberg-Czernowitzer L.

270 u. 272. Der nach Bezahlung der Steuern und anderen Ausgaben verbliebene und in Kol. 270a aufgeführte Ueberschuß von 166 641 Thlrn. repräsentirt in Silber . . . . 147 385 Thlr.

Zur Verzinsung des verwendeten Anlage-Kapitals waren erforderlich .	816 552 Thlr.	
zur Amortisation desselben	14 000 „	
zu 2 Proc. Dividende der Stamm-Aktien	169 448 „	
zusammen		1 000 000 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Garantie einen Zuschuß von		852 615 „

zu leisten hatte.

Czernowitz-Suczawaer L.

264, 268 u. 270. Da die Ausgaben die Einnahmen um 190 982 Thlr. überschritten haben, ein Ueberschuß mithin nicht resultirte, so hatte die Staatsregierung in Folge der übernommenen Zins-Garantie die zur Verzinsung des Anlage-Kapitals erforderliche Summe von 466 667 Thlrn., sowie das Deficit von 190 982 Thlrn. zu decken.

Rumänische L.

264, 268, 270 u. 272. Ebenso hat die Rumänische Staatsregierung das Deficit dieser Linien von 80 010 Thlrn., sowie die für die Betriebszeit entfallende Garantiequote, im Ganzen 329 175 Thlr. zu decken gehabt.

68. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1869 bis ult. November 1870.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 207 enthalten.

III. **Bahn-Anlagen.** In Folge der Einmündung der Alföldbahn in die Station Villany wurde der Bahnhof reconstruirt und erweitert, was mit Rücksicht darauf, daß derselbe um ca. ½ Klafter höher zu legen war, ganz bedeutende Kosten verursachte, welche zur Hälfte von der Gesellschaft der Alföldbahn getragen werden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75 u. 87. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben 2c.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1870 verwendete Kapital hier angegeben worden.

129b u. c, 135 u. 136c. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Briquetts.

270. Hier sind die Zins- und Amortisations-Beträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 85) gezahlt werden mußten.

346—365. Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

69. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Ueber das **Bahngebiet, die sonstigen Besitzungen der Gesellschaft,** das **Anlage-Kapital** und die Emission und Amortisation der Stamm-Aktien und Prioritäts-Obligationen sind in den Jahrgängen 1865 u. 1866 der Statistik S. 195 resp. 206 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind nur bei der Vertheilung und Berechnung des Anlage-Kapitals vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** In verschiedenen Stationen der nördlichen Linie wurden die Geleise um zus. 5607,2 lfde. Klafter, in Stationen der südöstlichen Linie um 2983,66 lfde. Klafter und in Stationen der Wien-Neu-Szönyer Linie um 132 Klafter vermehrt. Außerdem sind auf der nördlichen Linie 22 456,8 Klftr., auf der südöstlichen Linie 34 575 Klft. und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 7851 Klft. aus alten und schwachen Schienen bestehende Geleise gegen Schienen des 21pfündigen Systems ausgewechselt.

Zwischen Podebrad und Porican (nördliche Linie) wurde das 1,1 Meilen lange zweite Geleise hergestellt.

2) **Brücken.** Auf der nördlichen Linie wurden 24 hölzerne Brücken durch Eisenkonstructionen ersetzt.

3) **Stationsbauten.** Nördliche Linie. Die im Jahre 1869 behufs Vergrößerung der Station Aussig begonnenen Arbeiten wurden im Jahre 1870 fortgesetzt, die Stützmauern für die Auffahrtsrampen hergestellt, der Personen-Perron verlängert, Brückenwaagen, Verladerampen und Drehscheiben aufgestellt, der Bau des Frachtenmagazins vollendet und ein Kohlenmagazin erbaut. Ebenso wurde die Vergrößerung der Station Prag eifrig fortgegesetzt, das alte Frachtenmagazin verlängert, das Materialien-Magazin zu einem Getreide-Magazin umgebaut, eine neue Rampe mit Bedachung, mehrere Brückenwaagen und eine Lokomotivremise hergestellt. Die Station Kolin mußte in Folge des Anschlusses der Oesterreichischen Nordwestbahn umgebaut werden. In Olmütz ist ein Beamten-Wohnhaus, eine Kaserne für das Dienstpersonal, ein Wasserreservoir mit der zugehörigen Leitung hergestellt worden. Die bedeutenden, durch den Anschluß des neuen Netzes erforderlich gewordenen Herstellungen auf dem Brünner Bahnhofe sind im Laufe des Jahres 1870 vollständig beendigt worden. Minder wichtige Arbeiten sind in den Stationen Topkowitz, Nesterschitz, Mühl-

hausen, Kralup, Bubna, Böhm. Brod, Pardubitz, Böhm. Trübau, Brüsau, Skalitz, Littau und Hohenstadt ausgeführt, auch sind die bei Lobositz, Theresienstadt, Velim, Elbeteinitz und Morawan befindlichen industriellen Etablissements durch Geleise mit den Stationen in Verbindung gebracht.

Zwischen Podebrad und Böhm. Brod wurde Porican als neue Station dem Personen-Verkehre und Daxan zwischen Theresienstadt und Raudnitz als Haltestelle für Frachten eröffnet.

Südöstliche Linie. In Pest wurde die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes begonnen und theilweise vollendet, die Wartesääle und Gepäcklocalitäten vergrößert und ein Anbau an das Eilgutmagazin hergestellt. In Szegedin wurden wegen des Anschlusses an die Alföldbahn und wegen Herstellung eines Rangirbahnhofes verschiedene Geleise gelegt. In Folge der Einmündung der Bahn nach Perjamos in der zwischen Mokrin und Oreszlamos gelegenen Station Valkany wurden Erdarbeiten und der Bau eines Aufnahmsgebäudes ausgeführt, sowie die Stationsgeleise vermehrt. In der Station Temesvar wurden neue Werkstätten-Geleise gelegt, eine Drehscheibe aufgestellt und in Folge des Anschlusses an die Arad-Temesvarer Bahn Erdarbeiten und die Legung von neuen Geleisen ausgeführt.

In verschiedenen anderen Stationen dieser Linie wurden die Anlagen für den Wasserdienst vervollständigt, Distanzsignale aufgestellt, Wächterhäuser umgebaut und andere Arbeiten ausgeführt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 7 Tender-Maschinen für Personenzüge, 24 Personen-, 34 Gepäck-, 643 Lastwagen, 145 Wagen für spezielle Transporte und 2 Schneepflüge vermehrt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenb.-G.", welche Ende 1870 mit einem Bestande von 942 881 Thlrn. abschloß und ca. 33 000 Theilnehmer zählte.

V. **Neue Bahnlinien.** Von dem Ergänzungs-Netze der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wurde die Strecke Strelitz-Grußbach (6,61 Oesterr. = 6,65 Preuß. Meilen) und die Strecke Grußbach-Znaim (3,37 Oesterr. = 3,39 Preuß. Meilen) am 15. September 1870, die Strecke Grußbach-Wien (12,20 Oesterr. = 12,29 Preuß. Meilen) und die Verbindungsbahn Stadlau-Marchegg (4,68 Oesterr. = 4,71 Preuß. Meilen) am 24. November 1870 dem Betriebe übergeben. Dieselben wurden im Jahre 1870 für Rechnung des Baufonds betrieben.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle drei Linien.**

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahnen im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

88. Die Aktien unterliegen ebenfalls der Amortisation. Bis ult. 1870 waren 688 138 Thlr. amortisirt, welche Summe hierin mitenthalten ist.

119. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

156 u. 157. Der Betrag der Wagenmiethen kann nicht angegeben werden, weil dieselben nicht besonders gebucht sind. (Siehe auch Erläuterung zu Kol. 249 u. 250.)

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, deren Anzahl aber nicht notirt ist. Die Zahl der Extrazüge betrug auf der nördlichen Linie 20, auf der südöstlichen Linie 13 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 6 Züge.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179 nochmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt: bei der nördlichen Linie 913 780 Ctr., bei der südöstlichen 3 209 302 Ctr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 378 920 Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden befördert:

	mit Personenzügen		mit Militairzügen	
auf der nördlichen Linie . . .	31 Equipagen und	579 Pferde;	— Fahrzeuge,	2114 Pferde;
„ „ südlichen „ . . .	168 „ „	973 „	158 „	6270 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer L.	3 „ „	316 „	2 „	195 „

201e. Hierin sind auch die Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) und zwar: bei der nördlichen Linie 7935 Thlr., bei der südöstlichen Linie 5614 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 967 Thlr.

204. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Personen- und Militairzügen beförderten Equipagen und Pferde (siehe Erläuterung zu Kol. 177a u. 178a), welche betragen haben: bei der nördlichen Linie . . 2445 Thlr. für Equipagen, 4587 Thlr. für Pferde und 7875 Thlr. für Militair-Effekten, Fahrzeuge und Pferde; bei der südöstlichen Linie 37[illegible]5 Thlr. für Equipagen, 4820 Thlr. für Pferde und 23 143 Thlr. für Militair-Effekten, Fahrzeuge und Pferde; bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 211 Thlr. für Equipagen, 1880 Thlr. für Pferde u. 528 Thlr. für Militair-Effekten, Fahrzeuge und Pferde.

231. Die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie ist in Kol. 259 mitenthalten.

234. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn, der Erhaltung der Beleuchtungs- und Signalmittel und die Kosten der Erhaltung der Wächterhäuser und Signalhütten enthalten.

243. Die hier aufgeführten Summen enthalten auch die Ausgaben für Heizung der Wagen.

244. Ebenso sind hierin die Kosten für das Rangiren der Züge enthalten.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen vorweg in Abzug gebracht.

260. Hierin sind auch die Kosten der Erhaltung der Inventar-Gegenstände und die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 6 194 837 + 6 854 892 + 531 526 = ... 13 581 255 Thlrn. treten noch hinzu die Ueberschüsse

a) aus dem Betriebe der Wiener Verbindungsbahn von	20 733 „
b) „ „ „ „ Berg- u. Hüttenwerke, der Domainen u. der Maschinenfabrik von	1 143 378 „
sowie an diversen Zinsen	227 429 „
Diese	14 972 795 Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	6 874 336 Thlr.

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm-Actien sind 60 000 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 345 733 Thlr. verwendet.

274. Von der hier aufgeführten Summe sind 32 679 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds und 43 661 Thlr. Zuschuß zum Provisions- und Unterstützungsfonds.

70. Erste Siebenbürger Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1870:

a) die Hauptbahn von Arad über Pisli nach Karlsburg von 27,79 Oesterr. = ...	27,99 Pr. Meilen,
b) die am 28. August 1870 dem Betriebe übergebene Zweigbahn von Pisli nach Petroseny von 10,42 Oesterr. = ...	10,49 „ „
zusammen	38,48 Pr. Meilen.
Mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt .	31,33 „ „

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Hauptbahn wurden 4 Durchlässe reconstruirt, theilweise mit Abtragen der Widerlager bis zum Fundamentabsatz, theilweise mit Erneuerung der Fundamente.

In Pisli wurde ein Beamten-Wohnhaus, ein Wächterhaus und sechs Arbeiterhäuser erbaut. Der Bau des Verwaltungs-Gebäudes in Pest wurde beendet.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Krankenfonds, welcher ult. 1870 mit einem Bestande von 9618 Thlrn. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

	3884 Z.-Ctr. Fahrzeuge u.	89 830 Z.-Ctr. Thiere im	Binnenverkehre befördert,		
	10 122 „ „ „	156 594 „ „ „	direkten Verkehre aufgegeben und		
	21 367 „ „ „	484 „ „ „	„ „ angekommen;		
zus.	35 373 Z.-Ctr. Fahrzeuge u.	246 908 Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 179a angegeben.		

177c u. 178a. Hiervon sind 1 Fahrzeug und 501 Pferde mit Personen- resp. Militairzügen befördert worden.

204. Diese Summe enthält auch die Einnahmen für die in vorstehender Erläuterung aufgeführten, mit Personen- 2c. Zügen beförderten 1 Fahrzeug und 501 Pferde.

259. Dies sind die für Benutzung fremder Lokalitäten gezahlten Miethzinse.

270 u. 272. Da der Ueberschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht ausreichte, so hat die Staatsregierung in Folge der übernommenen Zins-Garantie 1 068 773 Thlr. zuschießen müssen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug in mittleren Jahresdurchschnitte im Jahre 1870 . . 31,33 Meilen, im Vorjahre 27,99 Meilen, mithin im Jahre 1870 mehr 3,34 Meilen.

71. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. **Das Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dieselbe umfaßt folgende Linien:

1) die Südbahn Wien-Triest		76,58 Meilen,
mit den Zweigbahnen a) Mödling-Laxenburg		0,61 „
b) Wiener-Neustadt-Oedenburg		4,24 „
c) Bruck-Leoben		2,21 „
d) von Nabresina bis Cormons		6,88 „
2) die Kärntner Linie Marburg-Klagenfurt-Villach		21,97 „
3) die Croatischen Linien a) Steinbrück-Agram-Sissek		16,77 „
b) Agram-Carlstadt		6,55 „
4) die Ungarischen Linien a) Oedenburg-Groß-Kanizsa		21,92 „
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen		43,91 „
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny		10,88 „
d) Keresztur (Kanizsa)-Barcs		9,47 „
5) die Tiroler Linien:		
a) die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck	10,04 Meilen,	
von welcher die Strecke von der Grenze bis Kufstein	0,29 „	
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im eigenen Betriebe verbleiben		9,75 „
	zu übertragen	231,74 Meilen.

übertragen 231,74 Meilen.

b) die Brennerbahn von Innsbruck nach Botzen . . . . 16,73 „

c) die Südtiroler Bahn von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala . . . . 14,30 Meilen, wovon die Strecke von Ala bis zur Landesgrenze . . . . 0,71 „ im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet, daher im eigenen Betriebe verbleiben . . . . 13,59 „

zusammen 262,06 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Die Arbeiten zur Vergrößerung des Wiener Personen-Bahnhofes nahmen ihren ungestörten Fortgang, die Eindeckung der Personenhalle ist vollendet und die für die ankommenden Passagiere bestimmten neuen Lokalitäten sollen in kürzester Zeit dem Betriebe übergeben werden. Die Rekonstruktion des Empfangsgebäudes in Graz wurde mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung der Ungarischen Westbahn in Angriff genommen.

Das Projekt für den Bau des Triester Bahnhofes hat nunmehr die definitive Genehmigung des Ministeriums erhalten, die Bauten sollen in kürzester Zeit in Angriff genommen werden.

III. **Industrielle Anlagen.** Auch im Jahre 1870 hat das Grazer Schienenwalzwerk befriedigende Resultate geliefert. Produzirt wurden 277 389 Ctr. ordinäre Eisenschienen, 55 509 Ctr. Schienen von Bessemerstahl und 9092 Ctr. diverse Erzeugnisse. Für fremde Rechnung wurden 220 000 Ctr. Schienen geliefert, auch ist für das Jahr 1871 ein weiteres Lieferungsgeschäft über 101 200 Ctr. Schienen eingegangen.

Die Erzeugung von Bessemerstahl wurde durch die Anlage eines Hochofens nach dem Systeme Martin gefördert, wodurch die Gesellschaft in den Stand gesetzt ist, die Abfälle von Stahlschienen wieder vortheilhaft zu verwenden und zugleich die Erzeugung dieser Gattung von Schienen zu steigern, welche auf allen Strecken mit stärkerem Gefälle statt der Eisenschienen nach und nach gelegt werden.

IV. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der 27,69 Meilen langen Linie Villach-Franzensfeste ist so weit vorgeschritten, daß dieselbe im Jahre 1871 dem Betriebe übergeben werden soll. Die Strecke St. Peter-Fiume von 7,249 Meilen soll im Jahre 1872 eröffnet werden.

Projektirt sind die Linie Barcs-Essegg (15 Meilen) und die Linie Sissek-Novi (ca. 7,5 Meilen).

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) konzessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Aktien, der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist konzessionsmäßig nicht beschränkt.

85. Diese 42 459 622 Thlr. repräsentiren den Kaufpreis der Südbahn, nach Abzug des Inventarwerthes der bei der Uebernahme vorhandenen Betriebsmittel und Vorräthe. Es beträgt mithin das für 262,06 Meilen verwendete Anlage-Kapital 176 654 990 Thlr.

87c. Dies sind die bis ult. 1870 gemachten Anleihen, welche für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (siehe Erläuterung zu Kol. 75) emittirt sind. Darunter befinden sich auch 66 290 199 Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Ueber die Seitens der Staats-Regierung gewährleistete Zins-Garantie enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 209 spezielle Mittheilungen.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kol.

203b, 208b, 210b und 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen und im Durchgangsverkehre beförderten Personen und Güter beziehen.

268a. Dem Ueberschusse von . . . . 12 509 821 Thlrn.
treten noch hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen Netzes) mit . . . . 7 937 565 „
sowie die außerordentliche Reserve des Vorjahres (Kol. 269) von . . . . 2 841 828 „
Von diesen 23 289 214 Thlrn.
kommen in Abzug die allgemeinen Kosten mit . . . . 1 757 132 Thlrn.,
die Zinsen der nicht rückgekauften Aktien der Linien nach Susa, Cuneo und Stradella, sowie der Verlust bei dem Betriebe der Linien fremder Gesellschaften mit . . . . 284 982 „
und der Saldo des Conto „Betriebsreste früherer Jahre" und Conto-Current-Zinsen . . . . 137 143 „
zusammen . . . . 2 179 257 „
Es verbleiben 21 109 957 Thlr.
Das garantirte Erträgniß der Italienischen Linien wurde nicht erreicht, es blieben vielmehr vom Staate zu decken . . . . 1 863 727 „
Diese 22 973 684 Thlr.
sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen

72. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:
1) die Hauptbahn Pardubitz-Königgrätz-Josefstadt-Reichenberg . . . . 21,309 Meilen,
2) die Zweigbahn Josefstadt-Schwadowitz-Königshain-Liebau . . . . 8,741 „
zusammen 30,050 Meilen.

Von der Zweigbahn ist die Strecke von der Landesgrenze bis Liebau Eigenthum des Preußischen Staats, welcher den Betrieb der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn überlassen hat.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar Kolonne:

87c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

171 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere von 72 187 Ctrn. Davon sind 13 454 Ctr. im Binnen- und 58 733 Ctr. im direkten und Durchgangs-Verkehre befördert worden.

272. Außerdem hat der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie 295 240 Thlr. (gegen 345 193 Thlr. im Vorjahre) zur Verzinsung der Stamm-Aktien zugeschossen. Einschließlich dieser Summe sind für jede Stamm-Aktie im Nominalbetrage von 140 Thlrn. 6 Thlr., also pro 100 = 4,29 Thlr. an Zinsen gezahlt.

296. Einschließlich des Staatszuschusses betrug die Verzinsung der Stamm-Aktien 4,29 Proc. (siehe vorstehende Erläuterung).

73. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 211 näher beschrieben. Veränderungen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.** An dem Abzweigungspunkte der Szolnok-Arader Flügelbahn wurde eine Station Namens Szagol für den allgemeinen Verkehr errichtet. Mit der Auswechselung der alten Eisenschienen gegen Schienen aus Bessemerstahl wurde begonnen. Von der Körös bis in die Station Gyoma ist eine Wasserleitung hergestellt worden.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 um 8 Lokomotiven, 30 Borstenvieh-, 16 Hornvieh- und 4 Pferdewagen vermehrt, ferner wurden 20 bedeckte Güterwagen in Personenwagen IV. Klasse umgebaut.

IV. **Personen-Verkehr.** Am 1. Juli 1870 wurde die IV. Wagenklasse eingeführt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft schloß ult. 1870 mit einem Bestande von 27 316 Thlrn. ab.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Die Strecke zwischen Zsolcza und Miskolcz von 0,56 Meilen ist nur insofern doppelgeleisig, als die von Debreczin nach Miskolcz und die von Miskolcz nach Kaschau führenden Geleise auf dieser Strecke parallel neben einander auf derselben Bahnkrone liegen.

76. Hierin sind sowohl die für die Strecke Czegléd-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

84 u. 85. Behufs Tilgung der Seitens der Königl. Ungarischen Regierung geleisteten Zins-Vorschüsse sind derselben 26 545 Stück Aktien à 200 Fl. = 133⅓ Thlr. übergeben (siehe Statistik pro 1868 S. 236 Erläuterung zu Kol. 87a). Der Nominalwerth der Aktien von 3 539 333 Thlrn. ist hierin mitenthalten.

87c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

90b. Diese Summe repräsentirt die Anschaffungskosten für 100 bedeckte Güterwagen, welche im Jahre 1869, und für 8 Lokomotiven und 50 Wagen, welche im Jahre 1870 aus außergewöhnlichen Einnahmen des Jahres 1868 angeschafft wurden.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1260 Ctrn. enthalten.

115a. Ebenso hier die Anschaffungskosten derselben.

121h. Außerdem haben die Lokomotiven noch 12 063 Meilen in ungeheiztem Zustande zurückgelegt.

126b. Zur Feuerung der Lokomotiven einschließlich des Reserve- und Rangirdienstes, sowie zur Heizung der Vorwärmer wurden Holz, Braun- und Schwarzkohlen verwendet. Verbraucht wurden 3682 Klftr. Holz und 486 055 Ctr. Braun- und Schwarzkohlen. Die Kohlen sind nach ihrem Heizeffekte auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten.

144a u. b. Hierin ist auch die Leistung von 90 bedeckten Güterwagen enthalten, welche von der Ungarischen Nordostbahn (zu jener Zeit noch nicht im Betriebe) geliehen sind. Diese Wagen haben auf der Theißbahn 43 204 und auf fremden Bahnen 44 232, zusammen 87 436 Achsmeilen zurückgelegt.

145. Die vorstehend erwähnten 87 436 Achsmeilen sind bei dieser Durchschnitts-Berechnung außer Ansatz geblieben.

147. Hierin sind 350 833 Achsmeilen enthalten, welche die Arbeitswagen auf fremden Bahnen zurückgelegt haben. Dieselben sind bei Kol. 153 außer Berechnung gelassen.

149b. Ebenso sind hierin 122 026 Achsmeilen enthalten, welche die der Postverwaltung gehörenden Wagen zurückgelegt haben.

165. Desgl. ist hierin das beförderte Militair-Gepäck von 2352 Ctrn. enthalten. (Die Einnahme hierfür beträgt 9514 Thlr. und ist bei Kol. 204 mitaufgeführt.)

171 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehr beförderten Fahrzeuge und Thiere. Davon sind

16 974 Ctr. Fahrzeuge und 88 062 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
12 619 „ „ „ 832 057 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
125 019 „ „ „ 17 483 „ „ „ „ „ angekommen und
41 651 „ „ „ 178 430 „ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert,
zus. 196 263 Ctr. Fahrzeuge u. 1 116 032 Ctr. Thiere (wie in Kol. 179a u. b angegeben).

177a. Hiervon sind 2 Equipagen und 142 Militair-Fahrzeuge mit Personenzügen befördert worden.

178a. Ebenso hiervon 98 Luxus- und 2786 Militair-Pferde.

204. Die Einnahmen für die vorerwähnten 2 Equipagen, 142 Militair-Fahrzeuge, 98 Luxus- und 2786 Militair-Pferde sind hierin mitenthalten.

219 u. 220. Ebenso enthalten diese Summen die nach den Rechnungs-Normen der Theiß-Eisenbahn auch in Einnahme zu stellende Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen im Betrage von 52 500 Thlrn., welche in Kol. 271 wiederum als Ausgabe erscheinen.

231. Von der hier aufgeführten Summe sind 6000 Thlr. Feuerversicherungs-Prämie, 3348 Thlr. Grund- und 3487 Thlr. Haus- und Gebäudesteuern.

267. Einschließlich der Steuern (Kol. 271) würden die Ausgaben 57,75 Proc. der Einnahmen betragen haben.

271. Diese Summe repräsentirt die „Coupon-" und die „Einkommen- und Erwerbsteuer" einschließlich der auch in Kol. 219 und 220 enthaltenen Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen.

74. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1870 wurde die Station Swijan-Podol eröffnet und die Station Jungbunzlau in Folge der Einmündung der Oesterreichischen Nordwestbahn bedeutend vergrößert.

In sämmtlichen Stationen wurden Distanz-Deckungssignale aufgestellt.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Neben dem Pensionsfonds (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Kranken-Unterstützungsfonds für Beamte, Diener und Arbeiter. Derselbe verfügte Ende 1869 über ein Vermögen von 2813 Thlrn., die Einnahmen des Jahres 1870 betrugen 1488 Thlr., die Ausgaben 1179 Thlr., es war mithin Ende 1870 ein Bestand von 3122 Thlrn. vorhanden.

III. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der ca. 4½ Meilen langen Strecke Neratowitz-Prag wurde im Herbste 1870 in Angriff genommen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

100a. Hiervon werden 2 Wagen auch zur Beförderung der Postgüter benutzt.

102g. Hierunter befinden sich 100 Güterwagen, welche für Rechnung der im Bau begriffenen Linie Neratowitz-Prag angeschafft sind.

116a. Die Anschaffungskosten der vorstehend erwähnten 100 Güterwagen sind hier nicht aufgeführt.

145. Die verhältnißmäßig geringen Leistungen der Güterwagen sind dadurch entstanden, daß der größte Theil der neu angeschafften Wagen erst gegen Ende des Jahres geliefert wurde.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

9447 Z.-Ctr. Fahrzeuge und 4229 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
334 „ „ „ 4964 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
3637 „ „ „ 2042 „ „ „ „ „ angekommen und
44 „ „ „ 710 „ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert,
zus. 13 462 Z.-Ctr. Fahrzeuge u. 11 945 Z.-Ctr. Thiere. Die Fahrzeuge sowohl wie die Thiere sind in Kol. 177a und b und 178a und b nochmals nach Stückzahl aufgeführt.

250. Die Entschädigungen werden nicht besonders gebucht, vielmehr von den Betriebs-Einnahmen in Abzug gebracht.

259. Die Gesellschaft besitzt kein eigenes Verwaltungsgebäude, es ist daher der Zins für die gemietheten Lokalitäten hierin mitenthalten.

75. Ungarische Ostbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Ungarischen Ostbahn, umfassend die Hauptbahn Großwardein-Klausenburg-Kocsard-Tövis-Kl. Kopisch-Schäßburg-Kronstadt und die Zweigbahnen Kocsard-Maros-Vasarhely, Tövis-Karlsburg und Kl. Kopisch-Hermannstadt, wurde die Strecke Großwardein-Klausenburg (Kolozsvar) von 20,07 Oesterr. = . . 20,22 Pr. Meilen am 7. September 1870 dem Betriebe übergeben.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die 3⅓ monatliche Betriebszeit . 6,13 „ „ welcher den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 150b, 151b, 152b, 153b 190, 207, 218, 221a, 236, 262, 265a u. 268b nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Die Strecke Karlsburg-Maros-Vasarhely von 14,76 Meilen wurde am 20. November 1871 dem Betriebe übergeben.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungskasse für die Diener und Arbeiter, welche ult. 1870 mit einem Bestande von 1203 Thlrn. abschloß und 166 Mitgliedern zählte.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen sind.

89. Seitens der Ungarischen Staats-Regierung ist ein jährliches Reinerträgniß von 47 350 Fl. = 31 567 Thlrn. pro Meile Bahnlänge garantirt, wovon 31 167 Thlr. (46 750 Fl.) auf die Verzinsung und 400 Thlr. (600 Fl.) auf die Amortisation des Anlage-Kapitals entfallen. Uebersteigt das Reinerträgniß der Bahn diese Summe, so ist die Hälfte des betreffenden Ueberschusses zur Tilgung der gemachten Vorschüsse und der Zinsen bis zu deren gänzlichen Tilgung an die Regierung abzuführen.

145. Dieser Durchschnitts-Berechnung liegen 354 Achsen zu Grunde. Die übrigen Güterwagen wurden in Arbeitszügen verwendet.

237. Die Kosten der Dienstkleidung sind hierin nicht enthalten, da dieselben von der Bau-Unternehmung zu bestreiten sind.

249. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe. Außerdem enthält dieselbe 40 Thlr. Konventionalstrafen.

252. Hierin sind 7069 Thlr. Vergütigung für die Mitbenutzung des Bahnhofes Großwardein enthalten.

C. Fremdländische Eisenbahnen.

76. Niederländische Staats-Eisenbahnen.

I. Ueber die **Verwaltung,** sowie über die **Eigenthums-** und **Pachtverhältnisse** der von der „Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staats-Eisenbahnen" übernommenen Linien sind in den Jahrgängen 1867 und 1869 der Statistik S. 204 bez. 260 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1870 folgende Linien:

A. die **Niederländischen Staats-Eisenbahnen:**

1) die nördliche Linie Harlingen-Leeuwarden-Groningen-Winschoten-Nieuwe-Schans . . . . . 16,86 Meilen,
2) die östliche Linie mit den Strecken:
a) Arnheim-Zutphen-Deventer-Zwolle-Meppel-Heerenveen-Leeuwarden . . . . . 22,47 „
b) Meppel-Assen-Groningen, eröffnet am 1. Mai 1870 . . . . . 10,20 „
c) Zutphen-Hengelo-Enschede-Glanerbeek . . . . . 7,93 „
3) die südliche Linie mit den Strecken:
a) Moerdyk-Breda-Tilburg-Boxtel-Eindhoven-Venlo-Roermond-Mastricht . . . . . 26,34 „
b) Venlo-Preußische Grenze . . . . . 0,37 „
c) Boxtel-Vught-Herzogenbusch-Hedel-Bommel-Waardenburg-Utrecht . . . . . 8,00 „
von welcher die 0,90 Meilen lange Strecke Hedel-Herzogenbusch am 15. September 1870 eröffnet wurde,
d) Roosendaal-Bergen op Zoom-Goes . . . . . 6,57 „

zusammen 98,73 Meilen.

Die Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze von . . . . . 0,37 „
(ad 3b aufgeführt) ist verpachtet, und zwar das südliche Geleise der Bergisch-Märkischen, das nördliche der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Es verbleiben im eigenen Betriebe . . . . . 98,36 Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Meppel-Groningen (ad 2b aufgeführt) und Hedel-Herzogenbusch (ad 3c enthalten) der mittlere Jahresdurchschnitt 94,374 Meilen beträgt.

B. **Die Almelo-Salzbergener Privat-Eisenbahn**

von Almelo über Hengelo und Oldenzaal nach Salzbergen . . . . . 7,37 „

C. **Die Lüttich-Limburger Privat-Eisenbahn**

von Eindhoven über Hasselt, Beverst, Bilsen, Tongres und Liers nach Lüttich, mit den Zweigbahnen von Bilsen nach Münsterbilsen und von Liers über Ans nach Flemalle . . . . . 18,15 „

Die Gesammt-Betriebslänge beträgt . . . . . 123,88 Meilen
beziehungsweise im mittleren Jahresdurchschnitte . . . . . 119,89 „

Außerdem hat die Gesellschaft noch bis zur Eröffnung der Linie von Moerdyk über Dordrecht nach Rotterdam eine Dampfschifffahrt zwischen diesen Plätzen unter direkter Verbindung mit ihren Zügen eingerichtet.

III. Das **Betriebs-Kapital** der Gesellschaft war Anfangs auf 12 000 000 Gulden, in 48 000 Aktien à 250 Gulden bestehend, festgesetzt, von welchen ult. 1869 aber nur 24 000 Aktien begeben waren. Im Laufe des Jahres 1870 wurde durch Abänderung der Statuten das Gesammt-Betriebs-Kapital bis auf 13 000 000 Gulden erhöht und in Folge dessen im Anfange des Jahres 1870 eine 5procentige Prioritäts-Anleihe zum Nominalbetrage von 7 000 000 Gulden (aus Obligationen von 1000 und 500 Gulden bestehend, deren Zinsen am 1. Januar und 1. Juli fällig) abgeschlossen. Diese Obligationen, welche durch Ausloosung amortisirt werden, können zu jeder Zeit al pari gegen die Aktien der zweiten Serie von 7 000 000 Fl. eingewechselt werden.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1870 um 4 Lokomotiven, 31 Personen-, 10 Gepäck- und 4 Güterwagen vermehrt.

Außerdem waren noch 16 Lokomotiven, 100 bedeckte und 50 offene Güter-, sowie 6 Paar Wagen zum Holztransport in Bestellung gegeben. Von den Lokomotiven wurden 2 im Dezember geliefert. Ferner wurden drei Personenwagen III. Klasse mit je einem Postcoupé versehen, 25 offene Güterwagen zu Viehtransporten eingerichtet, und 136 bedeckte Güterwagen den Bestimmungen des Königl. Zollamts gemäß abgeändert.

V. **Industrielle Anlagen.** Die Gesellschaft besitzt zwei Central-Werkstätten in Tilburg und Zwolle. In diesen Werkstätten werden alle vorkommenden Reparaturen und Erneuerungen ausgeführt. Ferner bestehen noch kleinere Werkstätten in Mastricht, Lüttich, Hengelo, Groningen und Zutphen. Die Arbeiten in letzterer wurden beinahe ganz eingestellt, nachdem die Central-Werkstätte in Zwolle Anfang November größtentheils fertig war.

VI. Auf der Linie Meppel-Groningen wurde ein Versuch mit komprimirtem Torf gemacht. Obgleich die Lokomotiven zu diesem Zwecke umgeändert wurden, ist das Resultat dennoch nicht befriedigend gewesen. Die Heizkraft dieses Torfes ist für Lokomotiven nicht genügend und die Kosten an Brennmaterial pro Lokomotiv-Kilometer sind höher als diejenigen für Steinkohlen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Von der Bahnlänge ist die verpachtete Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze doppelgeleisig.

14b. Von den Linien der Staatsbahnen wurde die letzte Strecke am 15. September 1870 dem Betriebe übergeben. Die Almelo-Salzbergener Bahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 18. Oktober 1865 eröffnet. Von der Lüttich-Limburger Bahn wurde die erste Strecke von Tongres bis Münsterbilsen am 10. November 1863 und die letzte Strecke von Ans nach Flemalle am 3. Februar 1868 dem Betriebe übergeben.

76—86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Niederländischen Staats-Eisenbahnen mit Ausnahme der Strecke Bommel-Boxtel in einer Ausdehnung von 95,22 Meilen. Die Baurechnung der Strecke Bommel-Boxtel war ult. 1870 noch nicht abgeschlossen.

Das Anlage-Kapital der Almelo-Salzbergener Eisenbahn ist nur summarisch bekannt und beträgt 1 705 020 Thlr.

Dagegen kann das für die Lüttich-Limburger Eisenbahn verwendete Anlage-Kapital nicht angegeben werden, weil der Gesellschaft die betreffenden Notizen nicht zu Gebote stehen.

80 u. 83. Die Signal-Vorrichtungen hat die Betriebs-Gesellschaft hergestellt, welche auch die Betriebsmittel angeschafft hat.

121g. Hierin sind 92 610 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven beim Rangiren der Züge zurückgelegt haben.

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen konnte nur annähernd ermittelt werden, weil die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt sind.

166b. Gepäck-Freigewicht wird nur in einzelnen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

168—171. Wegen der großen Verschiedenheit in der Tarifirung (für einzelne Artikel liegt die Deutsche, für andere die Belgische Basis zu Grunde) kann die Anzahl der beförderten Eilgüter ꝛc. nicht angegeben werden.

177 u. 178. Der Frachtberechnung für den Transport von Equipagen und Thieren liegt auf einigen Strecken die Stückzahl, auf anderen Strecken die Wagenladung zu Grunde. Die Gesammtzahl der zur Beförderung gelangten Equipagen und Thiere wird nicht notirt.

210a. Die besonderen Einrichtungen der Buchführung gestatten eine spezielle Notirung der Einnahmen für die verschiedenen Güterklassen nicht.

275. Diese 697 041 Thlr. erhielten folgende Verwendung:

a) zur Zahlung des vertragsmäßigen Antheils des Niederländischen Staats	309 485	Thlr.,
b) Pacht der Almelo-Salzbergener Bahn	57 057	„
c) „ „ Lüttich-Limburger Bahn	261 894	„
d) für Benutzung der Stationen Flemalle	2531	„
und Eindhoven	857	„
e) zur Abschreibung von Betriebs-Einrichtungskosten	32 251	„
„ „ vom Betriebsmittel-Conto	2858	„
f) zur Tantième	18 077	„
g) zu Kosten des Wassertransports zwischen Moerdyk und Rotterdam	12 031	„
zusammen	697 041	Thlr.

346—365. Eine Pensionskasse war ult. 1870 noch nicht gegründet. Die in den Kol. 348—365 aufgeführten Notizen beziehen sich auf Kranken- und Unterstützungskassen.

77. Grand Central Belge Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die „Grand Central Belge“ Eisenbahn-Gesellschaft ist aus der Verschmelzung der Gesellschaften der Belgischen Ostbahnen (Est Belge), der „Entre Sambre et Meuse“ Bahnen, der Antwerpen-Rotterdamer und der Aachen-Landener Gesellschaften hervorgegangen.

Ueber das Verhältniß der einzelnen Gesellschaften zu einander und zu der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft, sowie über die Organisation der Verwaltung der Grand Central Belge-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1869 der Statistik S. 252 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet,** welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt folgende Strecken:

1. von Moerdyk über Roozendaal und Antwerpen nach Aerschot	101,396	Kilometer,
und von Roozendaal nach Breda	23,000	„
2. von Louvain (Löwen) über Ottignies, Lodelinsart, Marcinelle und Walcourt nach Vireux	127,786	„
mit den Zweigbahnen a) von Lodelinsart nach Givet	57,887	„
b) „ Marcinelle „ Charleroi	1,171	„
c) „ Walcourt „ Morialmé	11,841	„
d) „ Rossignol „ Florennes (Sambre et Meuse)	9,915	„
e) „ Froimont „ Philippeville	4,546	„
f) „ Mariembourg nach Couvin	5,166	„
3. von Turnhout nach Tilburg	31,130	„
4. von Aerschot über Hasselt nach Aachen	103,630	„
und von Hasselt nach Landen	28,000	„
Diesen	505,768	Kilometern
treten noch hinzu die gepachteten Strecken: von Aerschot nach Louvain (Löwen) von	15,258	„
„ „ „ Herenthals von	22,240	„
ferner die Verbindung zwischen Rotterdam und Moerdyk, welche während des Baues dieser Strecke per Schiff erfolgt, von	37,000	„
Auf diesen	580,266	Kilometern

= 77,04 Meilen Eisenbahn- u. Dampfschifflinien findet Personen- u. Güterverkehr statt.

Außerdem sind noch folgende Zweigbahnen vorhanden, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:

	Kilom.		Kilom.
a) von Antwerpen Personenstation bis Antwerpen Güterstation	2,500	f) von Embranchement des Ardinoises	1,780
b) „ Louvain Station bis Louvain Hafen	1,028	g) „ Embranchement des Rivages	1,565
c) „ Lodelinsart nach Jumet	3,786	h) „ der Sambre nach Marchiennes	1,596
d) „ Embranchement de Dampremy	0,766	i) „ Berzée nach Laneffe	4,188
e) „ Charleroi (obere Stadt) nach Gilly	2,251	k) „ Morialmé (Straße) nach Morialmé (Gruben)	1,829
		l) „ Morialmé (Gruben) nach Morialmé (Abzweigung)	0,607
		zusammen	21,896 „
		Ueberhaupt	602,162 Kilometer

= 79,94 Meilen à 7532 Meter. Außerdem benutzt die Gesellschaft die 17,884 Kilometer lange Strecke von Herenthals nach Turnhout gemeinschaftlich mit der Lierre-Turnhouter Gesellschaft, deren Eigenthum sie ist.

Die Strecken von Löwen nach Herenthals und von Turnhout nach Tilburg sind Eigenthum der „Nord de la Belgique“ Eisenbahn-Gesellschaft, die erstere ist von der Gesellschaft „Est Belge“ gegen eine Miethe von 1866 Thlrn. pro Kilometer, die letztere von der Grand Central Belge-Gesellschaft für gemeinschaftliche Rechnung gegen eine Miethe von 1422 Thlrn. pro Kilometer gepachtet.

III. An **industriellen Anlagen** besitzt die Gesellschaft eine Central-Werkstätte in Löwen und Filial-Werkstätten in Antwerpen, Moerdyk, Lodelinsart, Chatelineau, Walcourt, Aachen und Mastricht. In diesen Werkstätten werden alle vorkommenden Reparaturen und Erneuerungen ausgeführt, in der Central-Werkstätte zu Löwen auch Lokomotiven und Wagen erbaut.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

9 u. 11. Diese 4,91 Meilen repräsentiren die Länge der Flußverbindung zwischen Rotterdam und Moerdyk.

75. Es sind concessionirt: der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft 7 300 080 Thlr., der Est Belge-Gesellschaft 11 036 373 Thlr., der Entre Sambre et Meuse-Gesellschaft 7 836 733 Thlr., der Aachen-Mastrichter Gesellschaft 5 550 000 Thlr., zusammen 31 723 186 Thlr.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Gesellschaft sich nicht im Besitze der erforderlichen Materialien befindet.

85. Von der hier aufgeführten Summe sind seit der Verschmelzung der Bahnen (1. Juli 1864) durch die Grand Central Belge Bahn 4 501 590 Thlr. verwendet und zwar: für Arbeiten u. verschiedene Kosten 1 083 149 Thlr., für Betriebs-Material und Mobiliar 2 979 803 Thlr., für die Central-Werkstätte in Löwen 438 638 Thlr.

86. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt eine Bahnlänge von 65,92 Meilen = 496,534 Kilometern zu Grunde, weil das Anlage-Kapital der Strecke Turnhout-Tilburg von 31,130 Kilometern nicht festgestellt ist.

113—119. Dies sind diejenigen Anschaffungskosten, welche die Grand Central Belge-Gesellschaft seit der Verschmelzung der Bahnen gemacht hat; über die früher angeschafften Betriebsmittel können keine Angaben gemacht werden, weil die erforderlichen Notizen fehlen.

119. Dies sind die Anschaffungskosten der Decken.

121e. Dies sind die bei'm Rangiren der Züge und im Reservedienst zurückgelegten Meilen.

121h. Hierin sind 3354 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven auf fremden Bahnen zurückgelegt haben.

125. Dies ist die Anzahl der zum Anheizen verbrauchten Bündel, eine Reduktion auf Klafter kann nicht stattfinden.

162. Hierin sind auch die auf Abonnements- und Retourbillets beförderten Personen enthalten.

181. Ebenso hierin die Anzahl Personenmeilen, welche die Personen zwischen Moerdyk und Rotterdam per Dampfschiff zurückgelegt haben.

190a, 207, 218, 221, 262, 265 u. 268b. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegen 77,04 Meilen = 580,266 Kilometer zu Grunde.

196. Die hier aufgeführten Telegraphen-Stationen sind Seitens des Grand Central Belge für Privat-Depeschen-Verkehr eingerichtet. Auf den übrigen Stationen befindet sich der Depeschen-Verkehr in den Händen des Staats.

223—260. Da die Buchführung des Grand Central Belge von derjenigen der meisten übrigen Vereinsbahnen verschieden ist, so waren Abweichungen bei den einzelnen Ausgabe-Positionen unvermeidlich, wegen deren auf die nachfolgenden Erläuterungen verwiesen wird.

223. Hierin sind 82 505 Thlr. Löhne der Bahn- und Hülfs-Arbeiter enthalten. Siehe auch die Erläuterung zu Kol. 228.

227. Ebenso hierin die Kosten für die Ueberwachung des Telegraphendienstes.

228. Desgl. hierin die Kosten für Unterhaltung der Brücken und Durchlässe, der Signal-Apparate, Weichen, Kreuzungen und Böschungen.

231. Hiervon sind 1953 Thlr. Grundsteuer und 12 385 Thlr. Feuerversicherungs-Prämien und Ueberwachungs-Unkosten Seitens der Regierung.

234. Hierin sind die Unterhaltungskosten der gemeinschaftlichen Stationen mitenthalten.

237. Ebenso hierin 141 181 Thlr. Löhne der Stations-Arbeiter und 83 457 Thlr. Löhne, Entschädigungen, Cursus- und Ersparniß-Prämien der Lokomotivführer und Heizer.

238. Desgl. hierin die Kosten der Verwaltung des Brennmaterials.

242. Desgl. hierin die Kosten für die Revision der Wagen.

243. Desgl. hierin die Kosten für Heizung der Wagenzüge.

245. Von dieser Summe kommen 67 713 Thlr. auf die Kosten des Rangirdienstes (durch Lokomotiven und Pferde ausgeführt), 658 Thlr. auf Ausgaben, welche durch Unfälle, Verbesserungen, Versuche und sonstige unvorhergesehenen Ursachen veranlaßt worden sind, und 17 000 Thlr. auf Unterhaltung der Mobilien, Geräthe, Lokomotiv-Werkzeuge und die Kosten des hydraulischen Dienstes.

246d. Dies sind die Kosten der Unterhaltung und Neubeschaffung von Decken und die Reparaturkosten des fremden Betriebsmaterials.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

252. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten des Schifffahrt-Dienstes zwischen Moerdyk und Rotterdam. Von derselben kommen auf Gehalte der Beamten des Dampfschiffs-Dienstes 3044 Thlr., auf Löhne der Maschinisten, Heizer, Matrosen 2c. 8978 Thlr., auf Transportkosten und Zollgebühren 13 795 Thlr., auf Schmieren 1049 Thlr., auf Beleuchtung 307 Thlr., auf Heizung 378 Thlr. und auf verschiedene verbrauchte Gegenstände 879 Thlr. Die Segel-Schifffahrt kostete an regelmäßigen Ausgaben 7890 Thlr. und für Beschädigung an fremden Schiffen 916 Thlr. Ferner sind für den Winterdienst 4346 Thlr. und für Unterhaltung der Schiffe 11 502 Thlr. verausgabt.

256. In dieser Summe sind 8622 Thlr. Gehalt und Ausgaben des kommerziellen Dienstes und dessen Agenturen, sowie 11 309 Thlr. Gehalte, Löhne und Ausgaben des Magazin- und Depot-Dienstes enthalten.

270—276.

Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von	1 558 810 Thlrn.
treten noch hinzu: an Wagenmiethen	56 696 „
sowie die Seitens des Belgischen Staats in Folge der übernommenen Garantieen zuzuschießenden Zinsen von	42 517 „
Diese	1 658 023 Thlr.
haben folgende Verwendung erhalten:	
zu Pächten und Steuern (excl. der in Kol. 231 aufgeführten Grundsteuer)	680 Thlr.
zu Miethen für Bahnstrecken, Wege, Gebäude und Stationen fremder Verwaltungen (excl. der Pacht für die Tilburgsche Strecke von 44 274 Thlrn., welche in Kol. 263 aufgeführt ist)	24 775 „
zu Schiff- und Hafensteuern und Bakengeld	443 „
zu Zinsen, Disconto und Provision	48 569 „
fester Antheil der Gesellschaft Entre Sambre et Meuse	266 667 „
zu Kosten der Gesellschaft	9 334 „
zu Gewinnst-Antheilen des General-Direktors und der Beamten	9 297 „
zu Zinsen der Obligationen und Anleihen	22 790 „
zu diversen und unvorhergesehenen Ausgaben	4 156 „
Antheil der Gesellschaft Est Belge	415 712 „
zu übertragen	802 423 Thlr.

	übertragen	802 423 Thlr.
Zinsen dieser Summe		6 658 „
der Aachen-Mastrichter Eisenb.-Gesellschaft überwiesen: für die Bahn von Aachen nach Hasselt		173 334 „
für die Bahn von Hasselt nach Landen		31 128 „
der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft als Rest-Summe überwiesen		644 480 „
	Summa wie vorstehend	1 658 023 Thlr.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, dagegen besteht eine „Beamten-Vorsichts- und Unterstützungskasse", welche im Jahre 1870 zusammen 15 491 Thlr. vereinnahmte, 10 796 Thlr. verausgabte und einschließlich der Bestände früherer Jahre mit einem Vermögen von 12 168 Thlrn. ult. 1870 abschloß.

78. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1870 wurde eine Linie von Mastricht über Heerlen nach Geilenkirchen projektirt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

178. Die beförderten Thiere werden nach Wagenladungen berechnet, weshalb die Anzahl nicht angegeben werden kann.

234 u. 237. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- rc. Dienstes auf denselben mitenthalten.

79. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1870 bis ult. April 1871.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. April 1871 die Strecken:

von Amsterdam über Breukelen, Utrecht und Arnheim bis an die Preuß. Grenze bei Emmerich	14,60 Meilen,
von Breukelen nach Harmelen	1,19 „
von Utrecht über Gouda nach Rotterdam	7,04 „
und die am 1. Mai 1870 eröffnete Strecke von Gouda nach Haag	3,38 „
zusammen	26,27 Meilen,
ferner die von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erbaute und gegen 5 Proc. des Anlage-Kapitals gepachtete Strecke von der Preußischen Grenze bis Emmerich	1,56 „
überhaupt	27,83 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1870/71 wurde auf einer 0,70 Meilen langen Strecke das zweite Geleise gelegt. Im Bau begriffen war das zweite Geleise auf der Strecke Breukelen-Harmelen in einer Länge von 0,70 Meilen und auf der Strecke Gouda-Haag in einer Länge von 1,97 Meilen. Portative, von den Bahnwärtern bediente Telegraphen-Apparate wurden zwischen Breukeleu und Utrecht in Dienst gestellt.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 7 Lokomotiven, 1 Tender-Lokomotive, 8 Personen-, 6 Gepäck-, 1 Güter- und 2 Kohlenwagen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—84. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Dessen Privatschatze zu 4½ Proc. garantirt worden sind.

96b. Dies ist ein Königl. Salonwagen, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

204. Dies sind Neben-Einnahmen aus dem Personen-Verkehre.

272. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1870 emittirte Aktien-Kapital von rund 16 540 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Aktien sind ohne Dividenden-Genuß.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug im Jahre 1870/71 27,83 Meilen, der mittlere Jahresdurchschnitt im Vorjahre 23,83 Meilen, mithin im Jahre 1870 mehr 4,0 Meilen.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

80a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Wiener Eisenbahn, sowie

II. über das **Bahngebiet** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Direktion, der Centralleitung rc. werden nach Verhältniß der Länge der Bahnen mit 70 Proz. von der Warschau-Wiener und mit 30 Proz. von der Warschau-Bromberger Eisenbahn getragen.

V. **Bahn-Anlagen.** a) Geleise. Im Jahre 1870 wurden die Geleise in nachstehenden Stationen verlängert:

in Warschau um 126 lfde. Saschenen, | in Lazy um 149 lfde. Saschenen,
„ Rokiciny „ 306 „ „ | „ Sosnowce „ 267 „ „
„ Petrikau „ 156 „ „ | zusammen um 1004 lfde. Saschenen = 0,3 Meilen.

8,3 Meilen Hauptgeleise wurden mit Schienen des Profils I versehen; 6,06 Meilen erhielten hierbei neue eichene Schwellen mit Kiesbettung und 1 Meile nur neue eichene Schwellen.

b) Zwei baufällige gewölbte **Brücken** wurden umgebaut und an einer Brücke die fehlende Gewölbeabdeckung hergestellt.

c) **Stationsbauten.** Auf Station Warschau wurde das Empfangsgebäude durch ein neues großes Gepäck-Annahmelokal mit Billetkassen und einem neu angebauten Wartesaal III. Klasse nebst Retiraden erweitert, der Wartesaal II. Klasse vergrößert, ein Damenzimmer eingerichtet und ein Verbindungscorridor durch das Gebäude hergestellt.

Ferner wurde das Dach der Lokomotiv-Reparaturwerkstätte mit Eisenconstruktion umgebaut, 5 neue Räderdrehbänke und eine Eisenprobirmaschine aufgestellt. Auf Station Grodzisk wurde eine Wasserleitung für die Wasserstation ausgeführt. Auf Station Ruda wurde eine neue massive Wasserstation mit Rohrleitung bis auf die Einrichtung vollendet. Auf Station Rakiciny wurde das Wasserstationsgebäude umgebaut. Auf Station Petrikau ist ein neuer Lokomotivschuppen für 6 Stände im Rohbau beendet. Auf Station Zawierce ist der Güterschuppen erweitert, ebenso auf der Station Sosnowce und auf letzterer Station eine Wasserleitung von dem Brinicaflusse bis zum Stationsbrunnen eingerichtet.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Diese Summe enthält auch die Kapitals-Einlage des Gouvernements im Betrage von 4 000 000 Rbl. Silber, für welche die Gesellschaft eine Rente zu zahlen hat.

84. Hierin ist auch die für die Ablösung der Gründerrente gezahlte Summe von 1 250 000 Rbl. Silber enthalten.

88. Die Aktien unterliegen ebenfalls der Amortisation. Am Schlusse des Jahres 1870 waren amortisirt 720 000 Rbl. Aktien und 144 550 Rbl. Obligationen.

96a. Von den hier aufgeführten Personenwagen werden 11 Stück auch als Postwagen benutzt.

96d. Außerdem sind noch 9 Salon- und 1 Küchenwagen vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung sämmtlicher Betriebs- einschließlich der Wärterlokale.

270a. Hierin ist auch die Jahresrente des Staats von 250 000 Rbl. S. und der zur Amortisation der Obligationen verwendete Betrag enthalten.

270b. Dagegen ist diese Summe zur Amortisation der Stamm-Aktien verwendet.

272. Die Dividende für das Jahr 1870 betrug 7,20 Rbl. S. pro Aktie; nach dem Emissionscours von 60 repräsentiren dieselben 12 Proz.

80b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Bromberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Zu den Kosten der Direktion, der Centralleitung 2c., welche mit der Warschau-Wiener Bahn gemeinschaftlich ist, trägt die Warschau-Bromberger Eisenbahn 30 Proz. bei.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Bahn-Anlagen.** a) Geleise. Auf den Stationen Kowal, Nieszawa und Alexandrowo wurden 626 lfde. Saschenen Nebengeleise erbaut. Zur Unterhaltung des Oberbaues wurden 12 067 neue kieferne und 9069 neue eichene Schwellen, sowie 2050 Schienen des Profils II ausgewechselt. Bei der Reconstruktion von 3073 lfde. Saschenen kamen 2654 neue Schienen des Profils I zur Verwendung.

b) Statt der hölzernen Wärterbuden Nr. 58, 105 und 137 wurden neue massive Wärterhäuser erbaut.

c) **Stationsbauten.** Auf der Station Alexandrowo ist das Empfangsgebäude erweitert, eine neue Retirade erbaut, der Kohlenschuppen verlängert, das Gütermagazin durch einen Anbau vergrößert und ein Theil des Werkstattgebäudes zu Dienstwohnungen nebst Wirthschaftsgebäuden umgebaut. Der Perron in Pniewo wurde verlängert, Entwässerungen auf den Stationen Alexandrowo, Ostrow, Kutno und Pniewo angelegt, auf den Stationen Ostrow, Nieszawa und Alexandrowo die Brunnen vertieft und gereinigt und zu Ostrow ein Brunnenhäuschen erbaut.

d) **Telegraphen-Anlagen.** Die electrische Telegraphenleitung wurde rekonstruirt und 306 kieferne Stangen ausgewechselt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

96b. Von den hier aufgeführten Personenwagen wurden 5 Stück auch als Postwagen benutzt.

230. Dies sind die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebs- und der Wärterlokale.

270b u. 272. Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals waren 248 040 Rbl. S. und zur Amortisation desselben 31 005 Rbl. S. erforderlich. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von ca. 1,527 Proz. aus, weshalb das Gouvernement den an 4 Proz. fehlenden Betrag von 152 743 Rbl. S. und ½ Proz. = 31 005 Rbl. S. zur Amortisation der Aktien in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

296. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4 Proz. betragen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das

Betriebs-Jahr 1871.

Herausgegeben

von

der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

XXII. Jahrgang.

Berlin, 1873.

Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Inhalt.

Seite

Statistische Berichte und Erläuterungen zu den Tabellen.

Einleitung.

I. Die **Maaße, Gewichte und Münzwährungen**, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 **Fuß** = 139,13 Pariser Linien = 0,96618 Pariser Fuß = 0,313853 Meter = 31,385354 Centimeter,

b) 1 **Ruthe** = 12 Preuß. Fuß = 3,7662495 Meter (1 Meter = 3,1862 Preuß. Fuß),

c) 1 **Meile** = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,48 Meter = 7,532 Kilometer,

(1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter,
1 Oesterr. Meile à 4000 Wr. Klafter = 7586,66 Meter = 1,00719 Preuß. Meilen à 7532,48 Meter,
1 Sächsische Meile = 7500 Meter, 1 geogr. Meile = 7420,44 Meter,)

d) 1 **Kubikfuß** = 0,030916 Kubikmeter,

e) 1 **Klafter** = 108 Kubikfuß = 3,338938 Kubikmeter,

f) 1 **Zoll-Centner** = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,1200 Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 **Thaler** = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der Jahrgang 1868 enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen und der Jahrgang 1869 die Nachrichten über das Beamten-Personal.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen **statistischen Berichten** mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. Außer den in den Tabellen aufgeführten Bahnen gehörten dem Vereine ult. 1871 noch an:

a) Die **Aachen-Mastrichter** Eisenbahn. Dieselbe umfaßt die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt . . . . . . 8,68 Meilen
nebst der, der Gesellschaft **Mackenzie & Comp.** gehörigen, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachteten Strecke Hasselt-Landen . . . . 3,72 "
zusammen 12,40 Meilen.

Der Betrieb der Bahn von Aachen nach Hasselt ist vom 1. August 1867 ab auf den in Brüssel domicilirenden Grand Central Belge übergegangen, welcher gleichzeitig auch den Betrieb der Strecke Hasselt-Landen übernommen hat. Der der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft ausschließlich zustehende Kohlentransport aus dem Wurmreviere in der Richtung nach Aachen wurde vom 1. August 1867 ab der Bergisch-Märkischen E. gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme übertragen. In Folge dieses Betriebs-Ueberganges ist die Aachen-Mastrichter Direktion nicht in der Lage, ausführliche statistische Notizen zu liefern.

Ueber das Anlage-Kapital und die Betriebsmittel sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik (Kol. 76—120) die näheren Mittheilungen enthalten.

Im Jahre 1871 betrug die Einnahme der Strecke **Aachen-Hasselt**: aus dem Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Vieh-Verkehre 339 716 Frcs., aus dem Güter-Verkehre 865 623 Frcs., an Extraordinarien (incl. der Telegramme) 17 360 Frcs., zusammen 1 222 699 Frcs. Da die der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft von der Brutto-Einnahme zukommenden 45 Proc. den Betrag von 650 000 Frcs., welchen der Grand Central Belge ihr vertragsmäßig zu zahlen hat, nicht erreichten, so hat Letzterer im Jahre 1871 wieder einen Zuschuß von 107 685 Frcs. leisten müssen, der vertragsmäßig erst dann aus den Einnahmen vorweggenommen resp. erstattet wird, wenn die jährliche Brutto-Einnahme der Strecke Aachen-Hasselt die Summe von 1 462 000 Frcs. übersteigt.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung.			
				a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
	I. Staatsbahnen.						
1	Badische	Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten	Karlsruhe	—	14*	—	—
2	Bayerische	General-Direktion der Königl. Bayerischen Verk.-Anstalten	München	—*	—*	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	Großherzogliche Eisenbahn-Direktion	Schwerin	—	3	2000—3500	—
4	Main-Neckar-E.	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1687	—
5	Oldenburgische	Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Direktion	Oldenburg	—	2	1400—2000	—
6	Bebra-Hanauer	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	900—1900	—
7	Hannoversche	Königl. Eisenbahn-Direktion	Hannover	—	12	720—3000	—
8	Main-Weser-B.	Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1200—1800	—
9	Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	4*	900—1800	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schles.Geb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenb.	Berlin	—	9*	1200—2000	—
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	8	1200—2000	—
12	Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	6*	900—2000	—
13	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	5	720—2000	—
14	Sächsische Staats-E.	Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenb.	Dresden	1*	13	800—2500	—
15	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	2*	9	857—2286	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltung.						
16	a. Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	15	720—2000	—
	b. Hessische Nordbahn	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische						
	b. Breslau-Posen-Glogauer						
	c. Stargard-Posener	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	8*	720—2000	—
	d. Neisse-Brieger						
	e. Wilhelms-Bahn						
18	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	6	siehe laufende Nr. 12	—
19	a. Gößnitz-Geraer						
	b. Greiz-Brunner	Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenb.	Dresden	—	—*	—	—
	c. Zittau-Reichenberger						
	b) in Privatverwaltung.						
20	a. Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft	Altona	—	5	525—2800	—
	b. Schleswigsche						
21	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	1	3429	—
22	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft	Berlin	6	2	300—1500	2948—5897
23	Berlin-Görlitzer	Direktion der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Berlin	—	4*	3000—5000	—
24	Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft	Berlin	—	3*	2500—6000	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	Direkterium der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-Ges.	Berlin	2	4	800—4200	—
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.						
	b. Starg.-Cösl.-Colb.	Direkterium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft	Stettin	—	7	500—5000	—
	c. Cöslin-Danziger						
	d. Vorpommersche						
27	Braunschweigische	Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft	Braunschweig	—	4	2400—3600	—
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.-G.	Breslau	7	2	je 3000	je 1147
29	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Ges.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
30	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellsch.	Glückstadt	2	1	900	1076
31	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenb.-Ges.	Mainz	7	—	—	2846—5692
32	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft	Homburg v. d. H.	7	—	—	3487
33	Kirchheimer	Verwaltungsrath der Kirchheimer Eisenbahn-Gesellschaft	Kirchheim u. T.	7	—	—	—
34	Köln-Mindener	Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft	Köln	7	—	—	—
35	a. Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Kompagnie	Leipzig	5	5	1200—2000	—
	b. Cottbus-Großenhainer	Vorstand der Cottbus-Großenhainer Eisenb.-Ges.	Cottbus	—	4	300—1700	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft	Nürnberg	6	1	572	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft	Lübeck	3	2	2200—2400	—
38	Märkisch-Posener	Verwaltungsrath der Märkisch-Posener Eisenb.-Ges.	Guben	15	—	—	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	Direkterium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—6000	—
	b. Halle-Kasseler						
40	a Magdeburg-Halberstädter ꝛc.						
	b. Berlin-Hannoversche	Direkterium der Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Ges.	Magdeburg	2	9	200—5000	—
	c. Aschersleben-Könnern						

A. Deutsche Eisenbahnen.	1		2			
	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		Mitglieder der Verwaltung.			
			a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
II. Privatbahnen (Forts.)						
41 Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft	Glogau	2	3	100—250	—
42 Nordhausen-Erfurter	Direktion der Nordhausen-Erfurter Eisenb.-Ges.	Nordhausen	3	2	500—1500	—
43 Oberhessische	Verwaltungsrath der Oberhessischen Eisenb.-Ges.	Gießen	9	—	—	—
44 Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	17	—	—	—
45 Pfälzische Eisenbahnen	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh.	24	2	2857—4572	—
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	Direktion der Rechte-Oder-Ufer-Eisenb.-Ges.	Breslau	8*	3	1800—4000	1000—1600
47 Rheinische	Direktion der Rheinischen Eisenb.-Ges.	Köln	6*	—	—	—
48 Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus-Eisenb.-Ges.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
49 a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen Eisenb.-Ges.	Erfurt	3	5	400—2500	—
50 Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger Eisenb.-Ges.	Tilsit	15*	—	—	—*
B. Oesterreichische Bahnen.						
51 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie b. südliche Linie	Direktionsrath der Königl. Ungarischen Staats-Eisenb.	Pest	—	6	—	—
52 Alföld-Fiumaner	Verwaltungsr. d. Alföld-Fiumaner E. (Grosswardein-Essegg)	Pest	15	—	—	—
53 Arad-Temesvarer	Verwaltungsrath der Arad-Temesvarer Eisenbahn	Pest	8	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath der K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	18 334
55 Böhmische Nordbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Nordb.-Ges.	Prag	12	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	12	—	—	14 011
57 Buschtěhrader	General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenb.-Ges.	Prag	8	—	—	je 2000
58 Dux-Bodenbacher	Verwaltungsrath der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenb.	Teplitz	12	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	Verwaltungsrath der K. priv. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenb.	Pest	10	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizisch. Carl-Ludwig-B.	Wien	18	—	—	104 475
61 Graz-Köflacher	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Graz-Köflach.-E. u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	14 000
62 a. Kaiser Ferdinands Nordbahn b. Mährisch-Schlesische Nordb. c. Ostrau-Friedlander	Direktion der a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	12	—	—	je 2800
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn	Wien	15	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn b. Neumarkt-Braunau c. Budw.-Summerau d. Lambach-Gmunden e. Pferdebahn	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn	Wien	15	—	—	41 698
65 Kaschau-Oderberger	Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaschau-Oderberger E.-G.	Pest	12*	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn	Wien	10	—	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer b. Czernowitz-Suczawaer c. Rumänische Linie	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Lemberg-Czernow.-Jassy-E.-G.	Wien	—	16	2500—3500	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	Administration der I. K. K. priv. Donau-Dampfschiff-Ges.	Wien	6	—	—	—
69 Oesterreichische Nordwestbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestb.	Wien	20	—	—	—
70 a. Oesterreichische Staats-E.-G.	Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreich. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
b. Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. a. priv. Brünn-Rossitzer Eisenb.	Wien	5	—	—	—
71 I. Siebenbürger	Verwaltungsrath der K. priv. I. Siebenbürger Eisenb.	Pest	16	—	—	—
72 Südbahn und Tiroler	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft	Wien	13	—	—	3000—6000
73 Süd-Norddeutsche	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindungsb.	Wien	11	—	—	—
74 Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-Eisenb.-Ges.	Pest	15	—	—	28 000
75 Turnau-Kralup-Prager	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager E.-G.	Prag	12	—	—	12 974
76 Ungarische Nordost-E.	Verwaltungsrath der Ungarischen Nordost-Eisenb.	Pest	16	—	—	—
77 Ungarische Ostbahn	Verwaltungsrath der Ungarischen Ostbahn	Pest	15	—	—	—
78 Ungarische Westbahn	Verwaltungsrath der Ungarischen Westbahn	Ofen	15	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.						
79 Niederländische Staats-E.	Gen.-Direkt. d. Ges. für den Betr. d. Niederländ. Staats-E.	Utrecht	—	1	—	—
80 Grand Central Belge	Haupt-Comité der Eisenbahn Grand Central Belge	Brüssel	8	—	—	—
81 Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter Eisenb.-Ges.	Lüttich	9	—	—	—
82 Niederländische Central-E.	Administrations-Behörde der Niederländ. Central-E.-G.	Amsterdam	8	—	—	—
83 Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenb.-Ges.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
84 a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion d. Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger E.	Warschau	—	2	3500—5000	3000

	A. Deutsche Eisenbahnen.	3	4		5	
		Kontrollirende Behörde.	Zahl der Mitglieder		Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen).	
			a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
	I. Staatsbahnen.					
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2	Bayerische	Königl. Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	Königl. Preuß. Handels-Ministerium, Großh. Hessisches Ministerium der Finanzen und Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
5	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten				
7	Hannoversche					
8	Main-Weser-Bahn					
9	Nassauische					
10	Niederschl.-Märk. u. Schlef.Geb.		—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn					
12	Saarbrücker					
13	Westfälische					
14	Sächsische Staats-E.	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
15	Württembergische	Königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltung.					
16	a. Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten: Gesellschafts-Deputation der Bergisch-Märkischen E.-G.				
	b. Hessische Nordbahn		15	15	—	—
17	a. Oberschlesische	Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenb.-Ges.				
	b. Breslau-Posen-Glogauer		15	3	—	—
	c. Stargard-Posener	Verwaltungsr. d. Starg.-Pos. E.-G.	5	3	—	—
	d. Neisse-Brieger	Verwaltungsr. d. Neisse-Brieg. E.-G.	3	2	—	—
	e. Wilhelms-Bahn	Verwaltungsr. der Wilhelmsbahn-G.	6	3	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abth. für öffentl. Arbeiten und Verkehrsmittel: Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	c. Zittau-Reichenberger	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b. in Privatverwaltung.					
20	a. Altona-Kieler	Ausschuß der Altona-Kieler E.-G.	25	—	Ausführender Director (zugleich Mitglied der Direction)	2800
	b. Schleswigsche					
21	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung	18	6	Director	3429
22	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Betriebs-Director	2350
23	Berlin-Görlitzer	Verwaltungsrath	15	—	—	—
24	Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Director (zugleich Mitglied des Directorii)	3000
26	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.	Verwaltungsrath				
	b. Starg.-Cösl.-Colb		15	—	Ober-Ingenieur u. Betr.-Dir.	3800
	c. Cöslin-Danziger					
	d. Vorpommersche					
27	Braunschweigische	Aufsichtsrath	18	—	Bahndirector	1500
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	Ausschuß	11	7	—*	—*
29	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Director	1714
30	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Director	in Kol. 20
31	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß	5	5	5* Oberbeamte	—
32	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Director	1600
33	Kirchheimer	Ein Rechnungs-Revident	1	—	Betriebs-Vorstand	286
34	Köln-Mindener	Administrationsrath	18	—	Spezial-Director	2000
35	a. Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächtigter und Betriebs-Director	
	b. Cottbus-Großenhainer		—	—		1825*
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Directorial-Sekretär	671
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	Ausschuß	15	—	—	—
38	Märkisch-Posener		—	—	Spezial-Director	3000
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Director	1800
	b. Halle-Kasseler				Betriebs-Director	1800
40	a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.	Ausschuß				
	b. Berlin-Hannoversche		24	6	2 Betriebs-Directoren	je 1800
	c. Aschersleben-Könnern					

	A. Deutsche Eisenbahnen.	3	4		5	
		Kontrolirende Behörde.	Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
	II. Privatbahnen. (Forts.)					
41	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Betriebs-Direktor	2000
42	Nordhausen-Erfurter	Verwaltungsrath	15	—	Betriebs-Direktor	1600
43	Oberhessische	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	3	—	Direktor	2580
44	Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
45	Pfälzische Eisenbahnen	Verwaltungs-Ausschuß	6	—	Direktor	4572
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	Verwaltungsrath	13	4	Die besold. Mitgl. der Direk.	—
47	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitglied der Direk.)	3000
48	Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	3085
49	a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Betriebs-Inspektor	2200
	b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
50	Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1700
	B. Oesterreichische Bahnen.					
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie, b. südliche Linie	Königlich Ungarisches Ministerium für Kommunikationen und öffentliche Arbeiten	—	—	. . . . . .	—
52	Alföld-Fiumaner	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor	—
53	Arad-Temesvarer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	. . . . . .	—
54	Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	2	Direktor	3333
55	Böhmische Nordbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Central-Direktor	2667
56	Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Sekretär General-Inspektor	4000 4000
57	Buschtěhrader	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	5333
58	Dux-Bodenbacher	Revisions-Ausschuß	3	2	Administrativer Direktor	3252
59	Fünfkirchen-Barcs'er	Rechnungs-Revisions-Ausschuß	3	3	Betriebsleiter	—
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	20 000
61	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	2	General-Direktor	5000
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb. b. Mährisch-Schlesische Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	16 000 9000
	c. Ostrau-Friedlander	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Sekretär	2400
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	—
64	Kaiserin Elisabeth: a. Hauptbahn, b. Neumarkt-Braunau, c. Budweis-Summerau, d. Lambach-Gmundener, e. Pferdebahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Bau- u. Betriebs-Direktor	9 100
65	Kaschau-Oderberger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	—	—	General-Direktor	8000
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer b. Czernowitz-Suczawaer c. Rumänische Linie	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	18 333
68	Mohacs-Fünfkirchener	. . . . . .	—	—	Betriebs-Direktor	—
69	Oesterreichische Nordwestbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	10 000
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 800
	b. Brünn-Rossitzer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—		
71	I. Siebenbürger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	8000
72	Südbahn und Tiroler	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	18 000
73	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	1	Direktor	4000
74	Theißbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	technischer Direktor administrativer Direktor	4000 4000
75	Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	3333
76	Ungarische Nordost-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	8000
77	Ungarische Ostbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	8000
78	Ungarische Westbahn	Revisions-Ausschuß	—	—	Direktor	5333
	C. Fremdländische Bahnen.					
79	Niederländische Staats-E.	Kommissarien der Gesellschaft	15	—	. . . . . .	—
80	Grand Central Belge	. . . . . .	—	—	General-Direktor	—
81	Lüttich-Mastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	2200
82	Niederländische Central-E.	. . . . . .	—	—	General-Direktor	—
83	Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ober-Ingenieur	3429
84	a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	1500
	b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	9	—		

	A. Deutsche Eisenbahnen.	6	7
		Die Bahn führt	
		von	über
	I. Staatsbahnen.		
1	Badische	Mannheim u. Würzburg	Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut (u. s. w. wie S. 133)
2	Bayerische	Lindau	Augsburg, Gunzenhausen, Nürnberg, Bamberg, Neuenmarkt (u. s. w. wie S. 134)
		München	Ingolstadt und Gunzenhausen nach Würzburg, von Nürnberg über Würzburg nach Aschaffenburg, von Ulm über München (u. s. w. wie S. 134)
3	Friedrich-Franz-E.	Lübeck	Kleinen (Abzw. über Schwerin nach Hagenow und nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Rostock), Güstrow, Malchin und Neubrandenburg
4	Main-Neckar-E.	Frankfurt a. M.	Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
5	Oldenburgische	Bremen	Oldenburg (Flügelb. über Sande nach Wilhelmshafen u. Zweigb. von Sande nach Jever)
6	Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld, Fulda, Elm und Gelnhausen
7	Hannoversche	Hannover	Lehrte (u. s. w. wie S. 140) nach der Braunschweigischen Grenze, Harburg, Bremen
8	Main-Weser-B.	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg Gießen und Friedberg
9	Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Eltville, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Diez (Zweigb. nach Zollhaus), Limburg (Zweigb. nach Hadamar) und Weilburg
10	a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Sorau, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigb. nach Görlitz), Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt
	b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt	Lauban, Greiffenberg, Hirschberg, Ruhbank, Dittersbach Waldenburg und Landeshut
11	Preuß. Ostbahn	Berlin	Cüstrin (Zweigb. nach Frankfurt a. O.), Landsberg, Kreuz, Schneidemühl (Zweigb. nach Conitz), Bromberg, (Zweigb. über Thorn nach der Gr. bei Otloczyn und von Thorn nach Jablonowo), Dirschau (Zweigb. über Danzig nach Neufahrwasser einer- und nach Pr. Stargard andererseits), Königsberg, Insterburg (Zweigb. nach Rothfließ)
12	Saarbrücker	d. Bayer. Gr. bei Berbach	Neunkirchen, St. Johann-Saarbrücken nach Saargemünd und
		St. Johann-Saarbrücken	Saarlouis, Merzig, Saarburg und Conz (Zweigb. nach der Grenze bei Wasserbillig)
13	Westfälische	Grenze bei Warburg, resp. bei Holzminden	Altenbeken, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Salzbergen, Lingen, Papenburg u. Leer
14	Sächsische Staats-E.	Leipzig	Gößnitz, Werdau, Reichenbach (u. s. w. wie S. 152)
		Dresden	Pirna nach Bodenbach, von Dresden über Bautzen (u. s. w. wie S. 152) nach Görlitz, von Dresden über Chemnitz und Glauchau nach
15	Württembergische	Bruchsal in Baden	Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Ulm (u. s. w. wie S. 156)
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung		
16	a. Bergisch-Märkische	Aachen	Gladbach, Düsseldorf, Elberfeld, Hagen, Dortmund (u. s. w. wie S. 158) nach Soest
	b. Hessische Nordbahn	der früheren Gr. b. Haueda	Hümme (Zweigb. nach Carlshafen), Kassel, Guntershausen und Bebra
17	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Kosel, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
	c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Wronke, Kreuz, Woldenberg und Arnswalde
	d. Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
	e. Wilhelmsbahn	Cosel	Rendza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
18	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Creuznach, Sobernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
19	a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Ronneburg
	b. Greiz-Brunner	Neumark	
	c. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottkau und Kratzau
	b) in Privatverwaltung.		
20	a. Altona-Kieler	Altona	Neumünster nach Neustadt, Rendsburg (u. s. w. wie S. 170)
	b. Schleswigsche	Rendsburg	Schleswig, Jübeck (Zweigb. nach Tönning), Nordschleswigsche Weiche (Zweigb. nach Flensburg), Tingleff, (Zwgb. nach Tondern), Rothenkrug (Zwgb. nach Apenrade), Woyens (Zwgb. n. Hadersleben)
21	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring, Regensburg (u. s. w. wie S. 171)
22	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Flügelb. nach Röderau), Wittenberg (Zweigb. nach Dessau und Cöthen), Bitterfeld (Zweigb. nach Leipzig) und Dessau
23	Berlin-Görlitzer	Berlin	Königs-Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, Vetschau, Cottbus, Spremberg und Weißwasser
24	Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
25	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	Berlin	Neustadt-Eberswalde (Zwgb. nach Wriezen), Angermünde u. Stettin nach Stargard u. von Pasewalk
	b. Starg.-Cösl.-Colb.	Stargard i. Pom.	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein, Belgard (Zwgb. über Cörlin nach Colberg)
	c. Cöslin-Danziger	Cöslin	Schlawe, Stolp, Lauenburg i. Pom., Neustadt i. Westpr.
	d. Vorpommersche	Angermünde	Prenzlau, Pasewalk (Zwgb. über Löcknitz nach Stettin) Anklam, Züssow (Zwgb. nach Wolgast) und Greifswald
27	Braunschweigische	Oschersleben	Jerxheim, Wolfenbüttel (u. s. w. wie S. 179) und Braunschweig
28	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
		Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
29	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Groß-Auheim
30	Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
31	Hessische Ludwigs-E.	Mainz	nach der Gr. bei Worms u. nach Alzey, von Bingen über Mainz nach Frankfurt a. M., von Mainz über Darmstadt (u. s. w. wie S. 185)
32	Homburger	Homburg v. d. H.	
33	Kirchheimer	Kirchheim u. Teck	Oethlingen
34	a. Köln-Mindener	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigb. nach Ruhrort und über Wesel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
	b. Köln-Gießener	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
35	a. Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf { Wurzen, Riesa, Röderau, Pristewitz (Zweigb. nach Großenhain) und Coswig / Grimma, Leisnig, Döbeln und Meißen }
	b. Cottbus-Großenhainer	Cottbus	Drebkau, Senftenberg, Ruhland und Ortrand
36	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
37	a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
	b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck
38	Märkisch-Posener	Frankfurt a. O.	Sternberg, Schwiebus } Bentschen, Neutomysl und Buk
		Guben	Rothenburg, Züllichau }
39	a. Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Lödderburg), Cölben und Halle
	b. Halle-Kasseler	Halle	Eisleben, Sangerhausen, Nordhausen und Heiligenstadt
40	a. Magdeburg-Halberstädter rc.	Magdeburg	Oschersleben (u. s. w. wie S. 194) nach Thale, von Halberstadt über Aschersleben (u. s. w. wie S. 191) nach Cöthen und von Magdeburg
	b. Berlin-Hannoversche	Berlin	Spandau, Rathenow, Schönhausen, Stendal (Zweigb. über Bismark nach Salzwedel), Gardelegen und Fallersleben
	c. Aschersleben-Könnern	Aschersleben	Sandersleben und Belleben

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge		Mittlerer Jahresdurchschnitt		In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
nach	Meilen (à 2000 Ruthen 7533 Meter)	Kilometer.	Meilen.	*Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen	Kilometer.	
Constanz	127,09	957,24	—	3,26*	130,35	981,79	128,24	965,92	132,0	45,57*	343,24	1
Hof und Eger / Salzburg	231,56	1744,11	7,92	41,61	265,25	1997,86	255,60	1925,18	265,25	28,36	213,60	2
der Preuß. Mecklenb. Gr.	42,57	320,63	—	—	42,57	320,63	—	—	42,6	—	—	3
Heidelberg	11,63	87,60	—	—	11,63	87,60	—	—	11,82	10,25	77,39	4
Leer	21,85	164,56	—	—	21,85	164,56	20,49	154,35	21,94	—	—	5
Hanau	19,20	144,61	—	—	19,20	144,61	—	—	19,50	4,756*	35,82	6
Geestemünde u. Kassel	111,67	841,14	1,74	6,22	116,15	874,84	111,41	839,14	113,0	57,99*	436,69	7
Frankfurt a. M.	26,43	199,11	—	—	26,43	199,11	—	—	27,0*	26,43	199,11	8
Wetzlar	27,58	207,73	—	—	27,58	207,73	—	—	27,8	2,23	16,79	9
Breslau	51,86	390,61	—	—	51,86	390,61	—	—	51,7	51,31	386,47	10a
Altwasser	23,12	174,09	—	—	23,12	174,09	—	—	23,1	—	—	- b
d. Ruff. Gr. b. Eydtkuhnen	157,74	1188,10	—	—	157,74	1188,10	137,28	1033,99	157,74	60,75*	457,57	11
der Grenze bei Forbach / Trier	21,29	160,36	—	0,64	21,93	165,18	—	—	21,93	4,26*	32,08	12
Emden	52,47	395,30	0,61	—	51,86	390,61	—	—	51,88	15,54*	117,05	13
Hof und Eger / Annaberg	109,08	821,59	—	7,50	116,58	878,08	113,96	858,25	117,60	73,20*	552,10	14
Friedrichshafen	142,09	1070,32	0,09	0,39	142,39	1072,61	141,60	1066,66	142,39	20,27*	152,699	15
Hamm, Siegen u. Deutz	97,67	735,65	—	0,40*	98,07	738,66	95,28*	717,65	98,64*	50,91*	383,45	16a
Gerstungen	19,20	144,61	—	0,62	19,82	149,28	—	—	20,35	5,85*	44,29	- b
Oswiecim	36,15	272,38	2,02	0,78	34,91*	262,94	—	—	31,41 resp. 34,12*	26,06*	196,28	17a
Posen	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	2,79*	21,01	- b
Stargard	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,7	—	—	- c
Neisse	5,83	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—	- d
d. Pr. Grenze bei Oderberg	22,68	170,83	—	1,99	24,67*	185,81	—	—	24,7	—	—	- e
Neunkirchen	16,13	121,49	—	—	16,13	121,49	—	—	16,13	—*	—	18
Gera	4,61	34,72	—	—	4,61	34,72	—	—	4,6	0,02	0,23	19a
Greiz	1,36	10,24	—	0,20*	1,56	11,75	—	—	1,6	—	—	- b
Reichenberg i. Böhmen	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—	- c
Kiel	32,30	242,53	—	—	32,20	242,52	—	—	32,2	14,92*	112,38	20a
der Jütischen Grenze	30,5	229,73	—	—	30,5	229,73	—	—	30,5	—	—	- b
Nürnberg und Eger	87,35	657,93	1,1	—	86,25	649,63	81,8	616,12	86,5	1,12*	8,43	21
Halle	47,398	357,00	—	1,745	49,143	370,15	—	—	50,5	24,773*	186,58	22
Görlitz	27,60	207,88	—	—	27,60	207,88	—	—	27,60	—	—	23
Bergedorf (b. Hamburg gep.)	37,63	283,43	—	2,69	40,32*	303,69*	—	—	40,0	35,91	270,47	24
Magdeburg	19,54	147,17	—	—	19,54	147,17	—	—	20,0	18,91	142,43	25
d. Mecklenburgischen Grenze	29,58	222,80	—	—	29,58	222,80	—	—	29,8	11,10*	83,61	26a
Cöslin	22,85	172,11	—	—	22,85	172,11	—	—	23,1	—	—	- b
Danzig	26,17	197,11	—	—	26,17	197,11	—	—	26,4	—	—	- c
Stralsund	30,46	229,42	—	—	30,46	229,42	—	—	31,5	—	—	- d
d. Hannoverschen Grenze	38,39	289,15	—	1,73	40,11	302,11	38,76	291,94	39,2 resp. 1,8*	29,83*	224,61*	27
Waldenburg resp. Hermsdorf / Frankenstein	22,80*	171,73*	—	—	22,80*	171,73*	—	—	22,8	2,84*	21,39	28
d. Bayer. Gr. bei Kahl (gep. bis Aschaffenburg)	3,29	24,808	—	2,17*	5,46	41,136	—	—	5,6	2,23	16,70	29
Itzehoe	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50	—	—	30
Aschaffenburg	54,78	412,60	—	0,39	55,17*	415,54	45,18	340,30	55,17	12,33*	92,79	31
Frankfurt a. M.	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—	32
Unterboihingen	0,865	6,515	—	—	0,865	6,515	—	—	0,9	—	—	33
Minden / Gießen	73,024	550,016	2,107	—	70,917	534,146	—	—	70,917	40,307*	303,592	34
Dresden	30,03	226,19	—	—	30,03	226,19	—	—	28,8*	16,53*	124,50	35a
Großenhain	10,60	79,84	—	—	10,60	79,84	—	—	10,6	—	—	- b
Fürth	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—	36
Büchen / Hamburg	6,30 / 8,45	47,03 / 63,64	— / —	— / —	14,75	111,09	—	—	{ 6,30 / 8,40 }	—	—	37
Posen	36,046	271,50	—	—	36,046	271,50	—	—	36,2	—	—	38
Leipzig	17,82	134,23	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5	15,77*	118,78	39a
Arenshausen	22,16	166,91	—	—	22,16	166,91	—	—	22,25	1,96	14,76	- b
Wittenberge	43,66	328,85	—	—	43,66	328,85	—	—	44*	6,43*	48,43	40a
Lehrte	39,44	297,06	—	—	39,44	297,06	25,80	194,33	39,5	13,56	101,72	- b
Könnern	3,78	28,47	—	—	3,78	28,47	0,79	5,95	3,8	—	—	- c

	A. Deutsche Eisenbahnen.	6	7
		Die Bahn führt	
	II. Privatbahnen (Forts.)	von	über
41	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Sprottau und Sagan
42	Nordhausen-Erfurter	Nordhausen	Wolkramshausen, Sondershausen, Greußen und Straußfurt
43	Oberhessische	Gießen	Grünberg, Alsfeld und Lauterbach Lich, Nidda und Büdingen
44	Ostpreußische Südbahn	Pillau	Königsberg, Pr. Eylau, Bartenstein, Rastenburg, Loetzen und Lyck
45	Pfälzische Eisenbahnen	d. Bayer. Gr. bei Berbach	Homburg (Zwgb. nach Zweibrücken und von Schwarzenacker nach St. Ingbert), Landstuhl (Zwgb. nach Kusel), Kaiserslautern, Hochspeyer (Zwgb. nach Münster a. St.), Neustadt (Zwgb. nach Dürkheim) u. von Neustadt über Landau und Winden (Zweigb. nach Bergzabern nach Weißenburg (u. s. w. wie S. 198)
46	Rechte Oder-Ufer-E.	Breslau	Oels, Namslau, Kreuzburg, Lessowska (Flügelb. nach Oppeln), Tarnowitz, Beuthen o.S., Scheppinitz, Tichau (Zwgb. nach Mittel-Laziök) und Pleß
47	Rheinische	Köln	Düren (Flügelbahn über Call nach Trier), Aachen (u. s. w. wie S. 200) nach Herbesthal und Eupen, von Köln nach Nymwegen und Zevenaar, von Köln nach Bingerbrück u. von Osterath
48	Taunus-E.	Frankfurt a. M.	Höchst (Zwgb. nach Soden), Hattersheim, Flörsheim, Hochheim u. Castel (Mainz gegenüber)
49	a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zwgb. nach Leipzig), Weißenfels (Zwgb. nach Gera und Eichicht), Weimar, Erfurt, Dietendorf (Zwgb. nach Arnstadt), Gotha (Zwgb. nach Leinefelde) u. Eisenach
	b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
50	Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grünheide
	B. Oesterreichische Bahnen.		
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	Pest	Hatvan (Flügelb. über Vamos-Györk (Zwgb. nach Gyöngyös) nach Miskolcz u. Banreve), Salgo-Tarjan u. Losoncz
	b. südliche Linie	Zakany	Verbovec
52	Alföld-Fiumaner	Großwardein	Gyula, Csaba, Oroshaza, H. M. Vasarhely, Szegedin, Theresiopel, Zombor, Gombos u. Essegg
53	Arad-Temesvarer	Arad	Vinga
54	Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz, Mariaschein, Teplitz, Dux, Preschen-Bilin, Brüx und Udwitz-Görkau
55	Böhmische Nordbahn	Bakov	Böhm.-Leipa, Tannenberg (Zwgb. nach Rumburg), Kreibitz-Neudörfl (Zwgb. nach Warnsdorf)
56	Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zwgb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschau u. Taus
57	Buschtěhrader	Prag	Wejhybka (Flügelb. nach Kralup), Lana, Luzna (Zwgb. nach Rakonitz), Saaz, Priesen (Zwgb. nach Komotau), Schlackenwerth, Carlsbad, Tirschnitz (Zweigb. nach Franzensbad)
58	Dux-Bodenbacher	Bodenbach	Königswald, Rosenthal, Teplitz und Kosten
59	Fünfkirchen-Barcs'er	Uesztög	Fünfkirchen und Szigetvar
60	Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zwgb. nach Wieliczka), Podleze (Zwgb. nach Niepolomice), Bochina, Tarnow, Rzeszow, Przemysl, Lemberg, Krasne (Zwgb. nach Brody) und Tarnopol
61	Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn (u. s. w. wie S. 213)
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	Brünn	Rezamislitz (Zwgb. nach Prerau) und Olmütz
	c. Ostrau-Friedlander	Mährisch-Ostrau	Friedek Mistek
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Wien	Klosterneuburg, Tulln, Gmünd (Flügelb. über Tabor nach Prag), Eggenburg, Budweis, Strakonitz und Horazdiewitz
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zwgb. nach der Bayer. Gr. bei Passau), Lambach, Vöcklabruck und Frankenmarkt
	b. Neumarkt-Braunauer	Neumarkt	Ried und Braunau
	c. Budweis-Summerau	Summerau	Zartlesdorf und Krumau-Weleschin
	d. Lambach-Gmundener	Lambach	Eichberg
	e. Pferdebahn	Linz (Urfahr)	Lest
65	Kaschau-Oderberger	Oderberg	Teschen, Sillein und Poprad nach Iglo und von Eperies nach
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	St. Valentin	nach Weyer, von Rottenmann über St. Michael (Zwgb. nach Leoben), Lannsdorf (Zwgb. nach Mösel), St. Veit (Zwgb. nach Klagenfurt) nach Villach, von Laibach
67	a. Lemberg-Czernowitzer	Lemberg	Chodorow, Halicz, Stanislau und Kolomea
	b. Czernowitz-Suczawaer	Czernowitz	Hliboka und Hadikfalva
	c. Rumänische Linie	Suczawa	Verestie (Zwgb. nach Botusani), Pascani (Flügelb. nach Jassy)
68	Mohacs-Fünfkirchener	Mohacs	Villany und Uesztög
69	Oesterreichische Nordwestbahn	Jedlesee	Znaim, Iglau, Kolin (u. s. w. wie S. 220)
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	Bodenbach	Prag, Böhm.-Trübau (Flügelb. nach Olmütz), Grußbach (Zwgb. nach Znaim) u. Stadlau Wien über Raab nach Neu-Szöny u. von Stadlau über Marchegg (u. s. w. wie S. 221)
	b. Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Strelitz, Tetschitz und Segen-Gottes
71	I. Siebenbürger	Arad	Radna, Soborsin, Deva, Piski (Zwgb. nach Petroszeny) und Alvincz
72	Südbahn und Tiroler	Wien	Mödling, Wiener-Neustadt, Graz, Marburg, Steinbrück, Laibach (u. s. w. wie S. 224)
		Pragerhof	Groß Kanizsa (Flügelb. nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg
		Kufstein	Hall, Innsbruck, Brenner, Sterzing, Brixen, Botzen, Trient und Roveredo
73	Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zwgb. über Königshain nach der Gr. bei Liebau), Falgendorf u. Turnau
74	Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok, Szajol (Flügelb. nach Arad), Püspök-Ladany (Flügelb. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokaj, Szerencs und Miskolcz
75	Turnau-Kralup-Prager	Turnau	Münchengrätz, Bakov, Jungbunzlau und Neratowitz
76	Ungarische Nordost-Eisenb.	Debreczin	Nagy-Karoly nach Szathmar und von Szerencs
77	Ungarische Ostbahn	Großwardein	Csucsa u. Banffy-Hunyad nach Klausenburg und von Maros-Vasarhely über Nagy-Enyed
78	Ungarische Westbahn	Steinamanger	Sarvar, Kiß-Zell und Papa
	C. Fremdländische Bahnen.		
79	Niederländische Staats-E.-G.	Harlingen	Leeuwarden (u. s. w. wie S. 229) Meppel, Zwolle und Zutphen
80	Grand Central Belge	Moerdyk	Roozendaal, Antwerpen, Aerschot, Hasselt und Mastricht
		Tilburg	Aerschot und Lodelinsart (u. s. w. wie S. 230) nach Givet, Vireux und
81	Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
82	Niederländische Central-E.	Utrecht	Amersfoort, Nykerk, Haderwyk, Elburg, Hattem und Zwolle
83	Niederländische Rhein-E.	Amsterdam	Breukelen (Zwgb. nach Harmelen), Utrecht und Arnheim
		Rotterdam	Gouda (Zwgb. nach Haag)
84	a. Warschau-Wiener	Warschau	Skierniewice (Zwgb. nach Lowicz), Koluszki, Rokiciny, Petrikau, Radomsk, Czenstochau, Zombkowice (Zwgb. nach Sosnowice)
	b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Wloclawek, Alexandrowo (Zwgb. nach Ciechocinek)

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge		Mittlerer Jahresdurchschnitt		In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
nach	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
Hansdorf	9,50	71,548	—	—	9,50	71,548	—	—	9,5	—	—	41
Erfurt	9,01	67,86	—	1,13	10,14	76,37	—	—	10,2	—	—	42
Fulda Gelnhausen	23,36	175,95	—	—	23,36	175,95	21,82	164,35	23,47	—	—	43
d. Gr. bei Proftken	32,40	244,03	—	—	32,40	244,03	30,57	230,35	32,33	—	—	44
der Hess. Gr. bei Worms	46,09	347,15	—	—	46,09	347,15	43,62	328,62	46,79	22,60	170,18	45
Dzieditz	40,69	306,48	—	—	40,69	306,48	40,54*	305,35	40,7	—	—	46
Wattenscheid rc.	106,70	803,66	—	4,24	110,94	835,60	105,05	791,24	112	45,50*	342,71	47
Biebrich u. Wiesbaden	6,75	50,87	—	—	6,75	50,87	—	—	6,78	5,11*	38,49	48
Gerstungen	57,79	435,27	—	—	57,79	435,27	47,85	360,41	58,0	27,13*	204,34	49a
Coburg u. Sonneberg	19,95	150,26	—	2,76	22,71	171,05	—	—	22,75	—	—	- b
Jüterburg	7,16	53,93	—	—	7,16*	53,93	—	—	7,1	—	—	50
Kitsebl	51,16	385,33	—	—	51,16	385,33	43,51	327,74	51,16	—	—	51a
Agram	13,63	102,65	—	—	13,63	102,65	—	—	13,63	—	—	- b
Villany	52,24	393,19	—	—	52,24	393,19	44,00	331,41	52,80	—	—	52
Temesvar	7,59	57,20	—	—	7,59	57,20	5,61	42,31	8,06	—	—	53
Komotau	12,13	91,26	—	—	12,12	91,26	11,95*	89,97*	8,54	1,70	12,81	54
Bodenbach	19,249	144,983	—	—	19,249	144,983	—	—	19,0	—	—	55
Furth am Walde	25,77	194,10	—	0,89	26,66	200,80	—	—	27,19	—	—	56
Eger	37,17	279,96	—	0,38*	37,55	282,83	28,74*	216,47*	36,50	—	—	57
Dux	6,748	50,826	—	—	6,748	50,826	1,687	12,706	6,7	—	—	58
Barcs	8,99	67,71	—	—	8,99	67,71	—	—	9,0	—	—	59
Podwoloczyska	77,955	587,19	—	—	77,955	587,19	72,69	547,56	77,0	—	—	60
Köflach	5,31	40,00	—	—	5,31	40,00	—	—	5,5	—	—	61
Krakau	77,73	585,46	0,56	—	77,17	581,24	—	—	77,85	28,65*	215,79	62a
Sternberg	18,98	142,95	—	—	18,98	142,95	—	—	18,98	—	—	- b
Friedland	4,42	33,39	—	—	4,42	33,29	—	—	4,33	—	—	- c
Pilsen	71,01	534,88	—	—	71,01	534,88	47,54	358,11	70,5	—	—	63
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	53,65	404,08	0,75	0,21	53,11	400,32	—	—	53,5	11,09	83,56	64a
Simbach	8,03	60,48	—	—	8,03	60,48	7,93	59,73	8,0	—	—	- b
Budweis	8,42	63,42	—	—	8,82	63,42	6,77	50,99	6,5	—	—	- c
Gmunden	3,82	28,75	—	—	3,82	28,75	—	—	4,0	—	—	- d
Summerau	7,65	57,62	—	—	7,65	57,62	9,87*	74,34	10,0	—	—	- e
Kaschau	39,42	296,91	—	—	39,42	296,91	18,98	142,96	39,5	—	—	65
Tarvis	59,73	449,89	—	1,68	61,41	462,54	—	—	60,50*	—	—	66
Czernowitz	35,13	264,61	—	—	35,13	264,61	—	—	35,0	—	—	67a
Suczawa	11,89	89,59	—	—	11,89	89,59	—	—	12,0	—	—	- b
Roman	29,74	224,015	—	—	29,74	224,015	24,82	186,928	29,6	—	—	- c
d. Gruben bei Fünfkirchen	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—	68
Jungbunzlau	79,55	599,19	—	—	79,55	599,19	67,0	504,64	81,0	—	—	69
Wien Bazias	212,01	1596,94	—	—	212,01	1596,94	—	—	212,0	52,82	397,81	70a
Ibeschau	3,78	28,45	—	—	3,78	28,45	—	—	3,0*	1,44	10,84	- b
Karlsburg	38,48	289,83	—	—	38,48	289,83	—	—	38,0	—	—	71
Triest Ofen und Neu-Szöny der Landesgrenze bei Ala	290,01	2184,58	0,29	4,53	294,28	2216,52	266,68	2008,63	294,28	77,79*	585,95	72
Reichenberg	30,05	226,33	—	—	30,05	226,33	—	—	31,5	—	—	73
Kaschau	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	77,55	0,56*	4,21	74
Kralup	11,52	86,82	—	—	11,52	86,82	—	—	11,5	—	—	75
Szatmár-Alga-Ujhely	20,04	150,94	—	—	20,04	150,94	7,17	54,00	20,04	—	—	76
Karlsburg	35,10	264,37	—	—	35,10	264,37	21,92	165,10	35,0	—	—	77
Raab	15,54	117,05	—	—	15,54	117,05	3,88	29,22	15,5	—	—	78
Arnheim und Salzbergen	124,247	935,855	0,37	—	123,877	933,045	—	—	123,88	0,37*	2,81	79
Aachen Venlo	70,08 4,91*	564,664	—	4,98	75,03 4,91*	602,162	—	—	80,0	3,85	39,0	80
Mastricht	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	4,0	3,86	29,07	81
Kampen	13,41	101,00	—	—	13,41	101,00	—	—	13,81	—	—	82
d. Preuß. Gr. bei Emmerich Utrecht	26,27	197,89	—	1,56	27,83	209,64	—	—	28,81	23,63	177,96	83
d. Oesterr. Gr. bei Granica	46,4	349,18	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—	84a
der Gr. bei Alexandrowo	19,7	148,38	—	—	19,7	148,38	—	—	19,7	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	 b. auf der ganzen Bahn am
	I. Staatsbahnen.		
1	Badische	12. Septbr. 1840	16. Septbr. 1871
2	Bayerische	1. Juni 1838	9. Oktober 1871
3	Friedrich-Franz-E.	1. Mai 1847	1. Juli 1870
4	Main-Neckar-E.	22. Juni 1846	1. August 1846
5	Oldenburgische	15. Juni 1867	15. Oktober 1871
6	Bebra-Hanauer	22. Januar 1866	15. Dezbr. 1868
7	Hannoversche	19. Mai 1844	1. Septbr. 1871
8	Main-Weser-B.	19. Dezember 1849	15. Mai 1852
9	Nassauische	11. August 1856	1. Juni 1870
10	a. Niederschlesisch-Märkische	23. Oktober 1842	15. Oktober 1846
	b. Schlesische Gebirgsbahn	20. Septbr. 1865	29. Dezbr. 1869
11	Preuß. Ostbahn	27. Juli 1851*	27. Novbr. 1871
12	Saarbrücker	15. Oktober 1850*	1. Juni 1870
13	Westfälische	4. Oktober 1850*	10. Oktober 1865
14	Sächsische Staats-E.	19. Septbr. 1842*	1. Oktober 1871
15	Württembergische	22. Oktober 1845	13. Novbr. 1870
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung.		
16	a. Bergisch-Märkische	20. Dezbr. 1838*	18. Dezbr. 1871*
	b. Hessische Nordbahn	10. April 1848	25. Septbr. 1849
17	a. Oberschlesische	22. Mai 1842	16. März 1863
	b. Breslau-Posen-Glogauer	29. Oktober 1856	18. Mai 1858
	c. Stargard-Posener	10. August 1847	10. August 1848
	d. Neisse-Brieger	25. Juli 1847	26. Novbr. 1848
	e. Wilhelms-Bahn	1. Januar 1846	16. August 1865
18	Rhein-Nahe-E.	15. Juli 1858	26. Mai 1860
19	a. Gößnitz-Geraer	. . . .	28. Dezbr. 1865
	b. Greiz-Brunner	. . . .	23. Oktober 1865
	c. Zittau-Reichenberger	. . . .	1. Dezbr. 1859
	b) in Privatverwaltung.		
20	a. Altona-Kieler	18. Septbr. 1844	19. Mai 1867
	b. Schleswigsche	25. Oktober 1854	29. Dezbr. 1869
21	Bayerische Ostbahnen	3. Novbr. 1858	15. Oktober 1865 resp. 1. Dezbr. 1871
22	Berlin-Anhaltische	1. Septbr. 1840*	3. August 1859 Leopoldsh. 1. Novbr. 63
23	Berlin-Görlitzer	13. Septbr. 1866*	31. Dezbr. 1867
24	Berlin-Hamburger	15. Oktober 1846	15. Dezbr. 1846
25	Berlin-Potsdam-Magdebg.	22. Septbr. 1838	7. August 1846*
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1. August 1842	15. Dezbr. 1866
	b. Starg.-Cösl.-Colbg.	. . . .	1. Juni 1859
	c. Cöslin-Danziger	1. Juli 1869	1. Septbr. 1870
	d. Vorpommersche	16. März 1863	1. Novbr. 1863
27	Braunschweigische	1. Dezbr. 1838*	1. Septbr. 1871
28	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	29. Oktober 1843	1. Novbr. 1858*
29	Frankfurt-Hanauer	10. Septbr. 1848	22. Juni 1854
30	Glückstadt-Elmshorner	19. Juli 1845	15. Oktober 1857
31	Hessische Ludwigs-E.	23. März 1853	24. Dezbr. 1871
32	Homburger	. . . .	10. Septbr. 1860
33	Kirchheimer	. . . .	21. Septbr. 1864
34	Köln-Mindener	20. Dezbr. 1845	12. Januar 1862*
35	a. Leipzig-Dresdener	24. April 1837*	22. Dezbr. 1868
	b. Cottbus-Großenhainer	. . . .	20. April 1870
36	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	. . . .	7. Dezbr. 1835
37	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	16. Oktober 1851*	1. August 1865
38	Märkisch-Posener	. . . .	26. Juni 1870
39	a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Lpz.	19. Juni 1839	18. August 1840 Zwgb. 12. Mai 1857
	b. Halle-Kasseler	1. Septbr. 1865	10. Juli 1867
40	a. Magdeburg-Halberstädter	15. Juli 1843	1. März 1869
	b. Berlin-Hannoversche	15. März 1870	1. Novbr. 1871
	c. Aschersleben-Könnern	. . . .	15. Oktober 1871

	A. Deutsche Eisenbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	 b. auf der ganzen Bahn am
	II. Privatbahnen (Forts.)		
41	Niederschlesische Zweigbahn	. . . .	1. Novbr. 1846
42	Nordhausen-Erfurter	. . . .	17. August 1869
43	Oberhessische	29. Dezbr. 1869	31. Juli 1871
44	Ostpreußische Südbahn	11. Septbr. 1865	1. Novbr. 1871
45	Pfälzische Eisenbahnen	11. Juni 1847*	16. Mai 1871
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	16. Februar 1857	7. Juli 1871
47	Rheinische	2. August 1839	15. Juli 1871
48	Taunus-E.	26. Septbr. 1839	3. August 1840 Zwgb. 22. Mai 1847
49	a. Thüringische	6. Juni 1846	20. Dezbr. 1871
	b. Werra-E.	2. Novbr. 1858	20. Januar 1859
50	Tilsit-Insterburger	. . . .	16. Juni 1865
	B. Oesterreichische Bahnen.		
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	2. April 1867	18. Juni 1871
	b. südliche Linie	. . . .	4. Januar 1870
52	Alföld-Fiumaner	11. Septbr. 1869	14. Septbr. 1871
53	Arad-Temesvarer	. . . .	6. April 1871
54	Aussig-Teplitzer	20. Mai 1858*	8. Oktober 1870
55	Böhmische Nordbahn	14. Novbr. 1867	16. Januar 1869
56	Böhmische Westbahn	15. Oktober 1861	2. April 1863
57	Buschtěhrader	5. Novbr. 1855	9. Dezbr. 1871
58	Dux-Bodenbacher	2. Oktober 1871	. . . .
59	Fünfkirchen-Barcs'er	. . . .	6. Mai 1868
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	20. Februar 1856	4. Oktober 1871
61	Graz-Köflacher	. . . .	3. April 1860
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	6. Januar 1838	1. Januar 1858
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	29. August 1869	1. August 1870
	c. Ostrau-Friedlander	. . . .	1. Januar 1871
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	1. Septbr. 1868	14. Dezbr. 1871
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	15. Dezbr. 1858	1. Septbr. 1861
	b. Neumarkt-Braunau.	20. Dezbr. 1870	1. Juni 1871
	c. Budweis-Summerau	1. Januar 1871	1. Dezbr. 1871
	d. Lambach-Gmundener	1. Mai 1836*	1. Mai 1855
	e. Pferdebahn	1. Mai 1836	. . . .
65	Kaschau-Oderberger	1. Februar 1869	. . . . —* . .
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	15. August 1868	14. Dezbr. 1870
67	a. Lemberg-Czernowitzer	. . . .	1. Septbr. 1866
	b. Czernowitz-Suczawaer	. . . .	1. Novbr. 1869
	c. Rumänische Linie	12. Dezbr. 1869	1. Novbr. 1871
68	Mohacs-Fünfkirchener	1. Dezbr. 1854	1. Dezbr. 1858
69	Oesterreichische Nordwestbahn	6. Dezbr. 1869	17. Dezbr. 1871
70	a. Oesterreichische Staats-E.	24. August 1845*	24. Novbr. 1870
	b. Brünn-Rossitzer	2. Januar 1856	10. August 1862
71	I. Siebenbürger	22. Dezbr. 1868	28. August 1870
72	Südbahn und Tiroler	im Jahre 1841	20. Novbr. 1871
73	Süd-Norddeutsche	4. Novbr. 1857	29. Dezbr. 1869
74	Theiß-Bahn	23. Novbr. 1857	14. August 1860
75	Turnau-Kralup-Prager	15. Oktober 1865	. . . .
76	Ungarische Nordost-E.	25. Juni 1871*	. . . .
77	Ungarische Ostbahn	7. Septbr. 1870 u. 20. Novbr. 1871	. . . .
78	Ungarische Westbahn	1. Oktober 1871	. . . .
	C. Fremdländische Bahnen.		
79	Niederländische Staats-E.	1. Oktober 1863*	15. Septbr. 1870*
80	Grand Central Belge	1. Juli 1864	1. Oktober 1867
81	Lüttich-Maastrichter	. . . .	24. Novbr. 1861
82	Niederländische Central-E.	20. August 1863	10. Mai 1865
83	Niederländische Rhein-E.	28. Dezbr. 1843	1. Mai 1870
84	a. Warschau-Wiener	im Juni 1845	im April 1848
	b. Warschau-Bromberger	1. Dezbr. 1861	1. Juli 1867

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1868 Kol. 15-74 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

	75	76	77	78					
				II. Anlage=					
		Verwendet sind für:							
				Bahnkörper					
A. Deutsche Eisenbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30' Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—	345 983	7 155 572	14 670 282	in Kol. 78a	287 821	5 773 547	in Kol. 78d	3 242 750
2 Bayerische	—	760 926	13 681 575	23 253 644	496 328	279 434	in Kol. 78a	3 837 531	13 277 104
3 Friedrich-Franz-E.	—*	78 116	846 999	3 062 282*	96 931	27 595	147 687	617 169	257 109
4 Main-Neckar-E.	—	292 064	992 876	842 920	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	995 177
5 Oldenburgische	—	18 000	863 447	589 419	„ „ 78a	36 569	40 420	90 916	594 329
6 Bebra-Hanauer	—	in Kol. 84	1 216 399	2 417 401	299 783	24 603	34 506	1 193 985	in Kol. 78e
7 Hannoversche	—	3 413 271*	3 768 184	6 981 782	in Kol. 78a	130 481	1 099 956	in Kol. 78f	4 030 546
8 Main-Weser-B.	—	40 460	2 494 911	3 469 210	105 671	21 112	469 520	419 863	839 559
9 Nassauische	—	in Kol. 84	2 757 796	2 801 970	in Kol. 78a	39 960	135 866	2 639 549	in Kol. 78e
10 Niederschl.-Märk. u. Schles. Gb.	20 975 000*	111 000	3 451 185	3 167 019	„ „ 78a	124 400	555 531	in Kol. 78f	3 164 812
11 Preuß. Ostbahn	—	556 729	1 068 286*	2 183 726	143 416	31 541	789 883	„ „ 78f	1 247 337
12 Saarbrücker	—	1 652 105*	3 913 612	6 650 518	in Kol. 78a	116 001	502 698	1 967 681	8 116 180
13 Westfälische	—	in Kol. 84	1 473 250	3 002 815	123 767	49 137	164 361	in Kol. 78f	1 374 848
14 Sächsische Staats-E.	—	222 064*	1 873 569	3 493 848	341 034	120 463	241 002	„ „ 78f	3 032 790
15 Württembergische	—	184 412	4 910 708	50 152 204	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78e
	—	357 563	11 366 927	15 580 755	1 988 815	668 697	361 006	„ „ 78f	9 658 572
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische									
b. Hessische Nordbahn	142 593 500	in Kol. 84	11 549 380	14 081 162	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 097 268	in Kol. 78f	7 973 930
17 a. Oberschlesische	27 753 100*	in Kolonne 84	1 964 702	1 678 299	„ „ 78a	294 534	in Kol. 78c	„ „ 78f	1 523 329
b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000		588 693	802 233	„ „ 78a	1070	130 211	215 263	1 493 314
c. Stargard-Posener	7 300 000		244 018	529 871	34 766	1689	50 735	412 043	in Kol. 78a
d. Neisse-Brieger	1 450 000		128 228	202 008	in Kol. 78a	in Kol. 78a	33 168	50 783	—
e. Wilhelms-Bahn	9 500 000		328 139	1 470 098	„ „ 78a	105 855	in Kol. 78c	in Kol. 78f	524 787
18 Rhein-Nahe-E.	18 000 000		2 174 820	3 534 631	551 499	29 632	63 623	„ „ 78f	2 412 640
19 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	15 387	278 521	972 712	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—
b. Greiz-Brunner	412 200	495	41 048	235 070					—
c. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	225 970	2 716 585					in Kol. 78a
b) in Privatverwaltung.									
20 a. Altona-Kieler	12 650 000*	183 709	1 054 319	1 964 296	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
b. Schleswigsche	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
21 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	165 466	3 474 840	4 236 790	in Kol. 78a	33 962	in Kol. 78f	in Kol. 78f	3 565 670
22 Berlin-Anhaltische	17 000 000	334 105	1 675 526	1 685 088	90 528	36 260	189 058	„ „ 78f	1 471 701
23 Berlin-Görlitzer	12 250 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
24 Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 200 832	1 793 956	109 781	51 880	42 340	in Kol. 78f	1 422 999
25 Berlin-Potsdam-Magdeburger	14 866 400*	54 350	1 311 559	831 792	163 482	—	68 158		1 717 784
26 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	12 000 000	in Kol. 84	1 669 608	2 443 546	in Kol. 78a	17 500	38 805		1 639 639
b. Starg.-Cösl.-Colb.	11 500 000	34 956	208 618	1 483 732	82 527	8161	52 664	338 722	492 753
c. Cöslin-Danziger	10 000 000	in Kol. 84	33 672	1 227 770	in Kol. 78a	20 520*	55 357	356 193	122 317
d. Vorpommersche	12 000 000	„ „ 84	127 781	1 670 697		26 967*	90 215	355 188	118 855
27 Braunschweigische	—	„ „ 84*	958 857*	3 752 259		in Kol. 78a	195 753	in Kol. 78f	1 047 395
28 Breslau-Schweidnitz-Freiburger	11 700 000*	„ „ 84*	1 167 400*	1 255 790	69 080	18 063	302 823	465 864	10 704
29 Frankfurt-Hanauer	3 571 429	35 930	687 786	267 009	in Kol. 78a	2740	25 004	26 600	123 292
30 Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	in Kol. 84	207 166	82 075	5606	4719	7680	56 298	—
31 Hessische Ludwigs-E.	30 170 000	317 600	3 280 216	4 402 791	in Kol. 78a	103 067	190 894	2 353 915	1 900 783
32 Homburger	1 600 000	28 571	286 224	438 949	„ „ 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
33 Kirchheimer	200 000	1500	41 200	24 600	500	4200	1000	3400	—
34 Köln-Mindener	75 274 500*	1 428 091	4 810 226	7 313 615	in Kol. 78a	144 741	379 177	in Kol. 78f	8 207 373
35 a. Leipzig-Dresdener	17 500 000	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	12 638 927		in Kol. 78a	in Kol. 78a	„ „ 78a	in Kol. 78a
b. Cottbus-Großenhainer	1 500 000	8364	182 000	263 700		2900	18 300	84 500	21 600
36 Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924	593	2827	875	in Kol. 78a	—
37 Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	6 858 000	40 044	1 029 108	1 193 841	166 038	46 599	58 969	317 283	133 079
38 Märkisch-Posener	15 500 000*	—	1 718 552	3 002 239	167 858	43 891	102 533	in Kol. 78f	1 286 125
39 a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	12 950 000	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	„ „ 79	in Kol. 79
b. Halle-Kasseler	15 000 000	43 336	1 034 022	1 924 123	„ „ 78a	24 732	73 274	489 464	293 651
40 a. Magdeburg-Halberstädter rc.		in Kol. 84	1 723 122	1 959 624	9641	8141	159 664	in Kol. 78f.	2 741 952
b. Berlin-Hannoversche	54 506 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
c. Aschersleben-Könnern		—*	—	—	—	—	—	—	—

Kapital.

	79	80		81	82	83	84	85	86		
Verwendet sind für:											
c. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	Signal-Vorrichtungen b. elektromagnetische.	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.)	Betriebsmittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.).	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		
3 165 562	16 333 826	—	—	8 109 591	1 526 749	11 425 044	2 114 786	74 151 513*	591 607*	78 546*	1
1 375 046	28 726 425	in Kol. 81	in Kol. 81	13 093 464	—	16 521 160	4 378 688	119 681 325 / 11 342 857*	521 537* / 280 417	69 242 / 37 230	2
—	3 328 882	34 068	127 692	1 778 061	118 643	1 993 414	1 520 154	14 034 802	329 688	43 773	3
—	1 834 219	—	—	1 465 727	—	655 779	—	7 078 762	608 664	80 807	4
—	1 584 776	in Kol. 80b	49 102	687 169	—	677 726	336 258	5 568 126	254 834	35 836	5
86 009	2 604 072	" " 80b	204 205	1 116 534	196 978	1 545 654	496 166	11 436 295	595 640	79 084	6
103 346	9 608 750	623 852*	219 342	7 760 017*	216 165	11 292 067	320 923*	49 568 682* / 8 530 227*	520 273*	69 075*	7
—	4 975 623	in Kol. 80b	17 375	2 326 549	337 688	1 198 563	689 746	17 405 850*	658 564*	87 415*	8
1 722 500	3 387 732	" " 80b	101 770	1 770 100	286 332	2 136 296	2 451 331	20 231 202	733 546	97 392	9
—	10 595 975	" " 78d	in Kol. 78d	6 669 147	345 287*	10 031 920	2 961 744*	41 178 020	794 023	105 420	10a
253 031	2 631 414	in Kol. 80b	120 623	1 623 091	73 878	2 012 622	39 516	12 775 093	552 556	73 382	- b
—	16 517 897		1 143 669	8 508 601	589 917	9 567 773	1 604 925	60 851 577*	499 684*	66 342*	11
713 958	3 420 168		104 269*	2 005 692	8858	4 421 821	800 443	17 663 387*	844 976*	112 185*	12
935 937	5 384 568		424 874	3 022 935	193 981	3 012 215	1 609 224	23 908 504	455 660	60 497	13
in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	6 085 073	—	10 299 163	2 847 870	74 479 430*	682 796*	90 653*	14
3 440 993	18 252 477	" " 80b	22 951	11 604 515	971 135	10 292 334	4 348 805	88 915 545	625 769	83 074	15
3 716 554	21 231 430	in Kol. 82	in Kol. 82	7 997 156	3 549 792	18 234 910	11 801 402	101 232 984	866 202	115 003	16
—	6 135 045	in Kolonne 80b	121 771	2 319 442	519 018	6 422 911	2 019 963	22 999 014*	636 211*	84 468*	17a
—	3 051 704		68 154	1 735 880	190 830	1 407 035	3 063 590	12 747 977	457 901	60 794	- b
—	2 474 945		79 978	789 008	117 818	1 459 736	873 997	7 068 604	312 355	41 470	- c
—	416 381		3698	88 822	33 936	231 655	129 880	1 318 559	226 168	30 027	- d
683 376	1 956 714		39 738	879 455	111 696	1 852 866	1 426 096	9 378 820	413 528	54 903	- e
1 567 475	2 374 085		116 328*	685 091	356 155	1 459 568	1 066 271	16 391 818	1 016 232	134 922	18
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	135 952	—	—	101 566	1 504 138	326 277	43 322	19a
—				50 757	—	45 959	18 013	391 342	287 751	38 217	- b
in Kol. 78a				329 583	—	248 392	101 479	3 630 561	1 022 693	135 773	- c
—	2 634 767	in Kol. 79	35 265	2 735 565	—	1 289 042	792 705*	10 689 668	331 977	44 076	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	8 613 197*	282 400	37 493	- b
in Kol. 78f	8 406 797	—	88 891	3 254 759	498 519*	5 249 977	3 638 643	32 614 314*	395 325*	52 486*	21
—	5 706 252	69 331	26 879	1 630 062	455 453	1 816 324	1 813 438	17 000 000	358 665	47 619	22
—	—	—	—	—	—	—	—	12 128 385	439 431	58 343	23
—	3 816 286	in Kol. 80b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 125 086	14 000 000	372 014	49 395	24
—	3 894 262	27 402	33 997	1 524 598	111 226	2 844 902	2 313 149	14 896 661	762 367	101 221	25
8300	3 947 985	in Kol. 81	in Kol. 81	2 467 726	514 752	2 025 665	1 099 236	15 872 762*	536 605	71 242	26a
—	2 485 986	15 834	39 365	1 408 235	87 104	1 391 045	1 431 265	9 560 967*	418 423	55 552	- b
—	1 928 543	in Kol. 81	in Kol. 81	945 187	105 589	1 184 353	2 261 108	8 240 609*	314 888	41 807	- c
—	3 099 450	in Kol. 80b	261 601*	1 366 130	1 715 868*	1 535 571	907 296	11 275 619*	370 178	49 148	- d
in Kol. 78a	4 140 624		55 548	1 022 322	—	1 403 097	840 445	13 416 300*	368 985*	48 989*	27
—	2 647 463		112 042	1 675 079	540 331	2 504 454	1 311 394	12 080 487*	529 846	70 346	28
—	852 857	3974	20 708	412 787	101 761	736 267*	85 278	3 381 993	1 027 961	136 327	29
—	231 388	in Kol. 80b	2171	174 539	58 338	115 980	73 050	1 018 950	226 433	30 066	30
1 163 301	5 960 634		69 803	2 959 979	791 231	3 873 198	1 927 417	29 294 829	534 772	71 000	31
in Kol. 78a	320 958		5678	150 263	—	149 385	219 972	1 600 000	663 900	88 144	32
—	62 300	—	—	40 400	—	33 200	10 300	222 600*	222 600*	34 167	33
1 272 806	10 796 821	in Kol. 80b	183 067	5 150 793	1 450 593	15 084 628	11 635 092	67 857 026*	929 247*	123 373*	34
in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a	1 582 706	95 765	2 336 602	in Kol. 78a	16 654 000	554 579	73 630	35a
—	695 250	" " 80b	34 650*	113 700	3600	—	163 586	1 592 150*	150 203	19 942	- b
—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7792	124 326	124 326*	20 618	36
—	1 238 395	in Kol. 80b	44 171	978 428	127 199	787 677	688 860	6 849 691	464 386	61 659	37
—	3 613 710	" " 81	in Kol. 81	1 279 395	237 578	1 952 000	1 696 365	15 100 246	418 916	55 618	38
in Kol. 79	5 037 558	" " 79	30 657	2 135 982	126 792	2 737 682	—	10 068 671	565 021	75 016	39a
309 427	2 008 535	" " 80b	93 549	882 738	57 301	1 686 979	1 862 365	10 783 496	486 619	64 606	- b
—	4 819 674	" " 80b	154 734	2 205 419	529 489	4 074 741	2 424 021	20 810 222	476 643	63 282	40a
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	- c

	A. Deutsche Eisenbahnen.	75	76	77	78					
			II. Anlage-							
			Verwendet sind für:							
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30′ Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
	II. Privatbahnen (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
41	Niederschlesische Zweigbahn	3 450 000	10 246	212 108	205 739	279	648	9313	107 892	282 507
42	Nordhausen-Erfurter	3 150 000	—	355 967	in Kol. 79*	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79
43	Oberhessische	16 228 600	—*	—	—	—	—	—	—	—
44	Ostpreußische Südbahn	14 400 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
45	Pfälzische Eisenbahnen	29 883 429*	41 508*	3 044 438	2 356 209	475 594	52 147	110 897	886 253	628 869
46	Rechte Oder-Ufer-E.	19 000 000*	—	1 303 174	1 906 186	in Kol. 78a	8123	211 404	408 988	828 962
47	Rheinische	77 250 000	2 670 896	11 641 483	7 227 941	„ „ 78a	227 876	586 948	1 353 272	4 207 431
48	Taunus-E.	2 344 000	5495	434 728	1 441 442	„ „ 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
49	a. Thüringische	37 111 000*	60 400	2 894 418	4 485 850	297 941	17 106	970 569	726 747	2 496 444
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
50	Tilsit-Insterburger	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.									
51	Ungarische Staats-E. { a. nördliche Linie	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
	{ b. südliche Linie	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
52	Alföld-Fiumaner	24 666 667	—*	—	—	—	—	—	—	—
53	Arad-Temesvarer	3 802 133	—*	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	6 938 000	103 725	536 711	1 590 856	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
55	Böhmische Nordbahn	9 333 300	46 865	426 552	2 915 165	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
56	Böhmische Westbahn	18 000 000	1 066 666*	587 312	1 652 536	88 041	88 789	35 186	563 897	747 900
57	Buschtěhrader	25 823 850	169 098*	272 191	634 548	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
58	Dux-Bodenbacher	11 000 000*	23 147	354 536	1 620 000	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
59	Fünfkirchen-Barcs'er	4 608 800	—*	—	—	—	—	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	49 120 000	582 653	2 402 744	32 110 163*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
61	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	141 150	260 437	29 881	8852	21 251	48 966	77 022
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	62 651 250	243 193	3 339 003	11 522 460	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	14 000 000	88 027	1 026 848	4 008 111	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
	c. Ostrau-Friedlander	1 933 267	—*	—	—	—	—	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	42 251 600*	—*	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth { a. Hauptbahn	—*	190 626	2 963 062	13 064 748	262 004	in Kol. 78e	in Kol. 78e	833 647	6 285 794
	b. Neumarkt-Braunau	4 266 667	—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Budw.-Summerau	17 466 667*	21 397*	790 034	2 219 818	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 143 055
	d. Lambach-Gmunden	—*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	38 825 200*	176 018*	2 077 560	9 413 787	272 990	493 383	192 980	in Kol. 78f	4 486 927
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	62 942 867	—*	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	16 333 333	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Czernowitz-Suczawaer	8 000 000	566 667	in Kol. 78a	3 966 426	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
	c. Rumänische Linie	17 066 667*	1 356 800	„ „ 78a	6 562,421	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
68	Mohacs-Fünfkirchener	4 722 359*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
69	Oesterreichische Nordwestbahn	51 051 333	224 037	4 943 279	19 397 316	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	162 124 434	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Brünn-Rossitzer	1 761 600	—	—	—	—	—	—	—	—
71	I. Siebenbürger	23 333 334	2 666 666	496 533	5 409 753	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
72	Südbahn und Tiroler	400 350 040*	1 495 685	7 584 600	51 494 452	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a
73	Süd-Norddeutsche	17 283 400	134 067	797 281	3 589 462	364 585	41 718	121 358	in Kol. 78f	2 575 391
74	Theiß-Bahn	32 023 333	6 267 451*	550 121	1 892 303	15	in Kol. 78d	262 785	„ „ 78f	949 298
5	Turnau-Kralup-Prager	4 666 667*	85 899	242 668	887 707	14 518	18 813	20 500	222 000	487 106
76	Ungarische Nordost-E.	31 476 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
77	Ungarische Ostbahn	50 022 333	—*	—	—	—	—	—	—	—
78	Ungarische Westbahn	24 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.									
79	Niederländische Staats-E.	—	in Kol. 84*	8 096 483	6 695 544	529 691	624 505	892 159	2 525 810	6 494 619
80	Grand Central Belge	31 723 186*	—*	—	—	—	—	—	—	—
81	Lüttich-Mastrichter	2 933 333	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	2 146 231*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
82	Niederländische Central-E.	5 810 555	—*	—	—	—	—	—	—	—
83	Niederländische Rhein-E.	26 195 828	in Kol. 78a*	2 819 332*	14 103 570	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
84	a. Warschau-Wiener	20 900 000*	12 276	85 255	306 222	„ „ 78a	12 419	10 518	384 476	„ „ 78e
	b. Warschau-Bromberger	6 201 000	28 244	93 183	1 707 184	„ „ 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78e	209 960	„ „ 78e

Kapital.

78	79	80		81	82	83	84	85	86		
	Verwendet sind für:										
…s. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	b. elektro-magnetische.	Bahnhöfe und Wärter-häuser.	Sonstige Anlagen (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.).	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		
—	1 003 454	14 267	8377	359 369	—	442 289	500 631	3 157 069*	285 155*	37 859*	41
—	1 815 658	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	356 265	568 344	3 096 234	313 644	45 626	42
—	—	—	—	—	—	—	—	16 228 600	694 717	92 234	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	44
778 400	5 495 620	in Kol. 80b	46 496	2 164 418	435 798	4 493 133	3 536 201	24 545 981*	532 566*	70 707*	45
—	4 428 682		123 563	1 404 068	510 347	2 774 760	1 558 337	15 466 594	380 108	50 465	46
3 467 028	15 824 819		788 442	6 679 318	2 788 061	11 259 470	7 651 294	76 374 279	715 785	95 032	47
in Kol. 78a	in Kol. 78a		11 326	503 643	320 328*	741 952	110 529	3 569 443*	528 806	70 168	48
198 946	6 065 600	7502	101 013	1 991 550	142 013	2 853 627	3 233 053	26 542 779* 1 866 968*	597 974*	79 390*	49a
157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	413 880	54 951	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	2 889 000*	403 492	53 579	50
—	—	—	—	—	—	—	—	18 562 561	362 833	48 215	51a
—	—	—	—	—	—	—	—	4 665 154	342 271	45 447	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	24 666 667	472 180	62 690	52
—	—	—	—	—	—	249 227	—	3 802 133	500 940	66 471	53
—	1 881 802	in Kol. 80b	12 423	626 655	123 961	2 132 637	268 645	7 277 415	600 447	79 744	54
—	1 994 793	„ „ 80b	20 660	757 881	289 072	1 166 246	246 977	7 864 211	408 603	54 242	55
—	3 446 723	9808	5640	1 637 144	294 064	1 907 293	5 595 001	17 726 000	687 854	91 324	56
in Kol. 78a	1 061 598	in Kol. 80b	99 652	322 594	—	687 955	in Kol. 76	3 247 636* 23 377 071*	684 535*	90 884*	57
—	549 168	„ „ 80b	6935	in Kol. 78a	15 103	303 304	2 069 147	4 941 340	732 267	97 221	58
—	—	—	—	—	—	430 000	—	4 608 800	512 658	68 067	59
in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	7 760 002	6 099 095	48 954 657	627 986	83 376	60
53 326	614 125	2355	4493	268 572	52 447	1373 593	343 049	2 299 519	433 054	57 488	61
in Kol. 78a	17 642 229	in Kol. 79	in Kol. 79	9 446 314	—	15 229 565	3 394 154	60 816 918	782 412	103 879	62a
„ „ 78a	3 090 208	„ „ 80b	10 164	2 042 308	—	1 614 169	3 593 276	15 473 111	815 232	108 241	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	1 705 333	385 822	51 224	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	42 251 600	595 009	78 992	63
500 500	10 323 533	31 438	118 919	7 509 987	—	8 033 175	8 939 330	59 056 763	1 100 778	146 151	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	4 266 667	531 341	70 544	- b
in Kol. 78a	1 786 844	6190	10 606	467 119	—	1 100 282	3 281 387	10 826 732*	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	3 752 541*	—	—	- d
—	—	—	—	—	—	—	—				- e
1 862 700	8 245 140	in Kol. 80b	147 767	2 592 614	1 480 961	2 773 333	4 609 040	38 825 200*	801 180*	106 370*	65
—	—	—	—	—	—	—	—	59 267 929	992 264	131 740	66
—	—	—	—	—	—	—	—	16 333 333	464 940	61 726	67a
in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	503 865	47 573	550 796	2 461 345	8 096 672	680 965	90 375	- b
„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	„ „ 78a	1 639 144	295 158	862 737	8 556 205	19 272 465	648 032	86 032	- c
—	1 407 789	3822	7946	354 006	6928	720 571	442 506	4 722 359	584 450	77 594	68
in Kol. 78a	10 401 183	in Kol. 80b	644 747	7 385 445	614 771	5 699 055	—	49 309 833	619 860	82 296	69
—	—	—	—	—	—	27 177 246	—	140 124 430	660 933	87 746	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	2 909 693*	769 760	102 199	- b
in Kol. 78a	4 995 428	in Kol. 80b	108 886	2 912 658	366 872	2 517 364	3 859 174	23 333 334	606 375	80 506	71
„ „ 78a	30 191 205	„ „ 80b	1 670 947	13 932 845	—	21 328 576	18 088 196	145 786 506 42 459 622*	649 035	86 168	72
738 710	3 617 213	12 602	22 245	1 105 477	163 751	2 212 169	1 405 040	16 901 069	562 431	74 674	73
—	10 016 284	40 038	57 708	2 954 443	—	3 971 301	5 140 433	32 102 180	415 240	55 130	74
—	1 388 150	5854	4833	265 070	128 689	428 735	606 713	4 807 255*	417 296	55 371	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	76
—	—	—	—	—	—	—	—	21 860 300	622 801	82 687	77
—	—	—	—	—	—	—	—	7 362 507	473 778	62 901	78
—	10 440 245	—*	—*	4 023 503	1 450 309	—*	1 756 243	43 529 111*	440 890*	58 536*	79
—	—	—	—	—	—	—	—	37 297 915*	565 806*	75 202*	80
—	in Kol. 78a	in Kol. 83	2179	in Kol. 78a	in Kol. 78a	307 490	in Kol. 78a	2 455 900	636 244	84 472	81
—	—	—	—	—	—	—	—	5 810 555	433 300	57 532	82
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—	3 757 063	1 377 772	22 057 737	839 655	111 464	83
—	5 021 147	„ „ 80b	39 968	1 613 677	2438	4 688 115	2 274 273*	14 450 784	311 439	41 349	84a
—	1 422 981	„ „ 80b	29 491	852 349	172 194	1 106 215	684 921	6 306 722	320 138	42 504	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**

		87			88	89		90	
		Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen			Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1871 amortisirt.	Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
		a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.			mit	a. in den früheren Jahren bis Ende 1870.	b. im Betriebs-Jahre 1871.
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—*	—	—	—	—	—	602 148	5703
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	1 211 067	155 286
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	22 000	16 600
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	20 766	31 011
7	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	1 649 382	317 071
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—
10	a. Niederschlesisch-Märkische	10 000 000	4 175 000	6 800 000	1 592 437	10 000 000	4	5 982 565*	168 474*
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	3 119 938	488 460
14	Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	2 896 555	69 523
15	Württembergische	—	—	—	—	—	—	2 534 733	112 954
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltung.								
16	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	50 000 000	—	92 593 500	2 550 537	18 000 000*	3¼*	628 160	—
17	a. Oberschlesische	12 606 200	—	15 146 900	1 683 700*	2 400 000	3½	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	479 300	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	235 000*	5 000 000	3½	—	—
	d. Neisse-Brieger	1 100 000	—	350 000	11 600	—	—	—	—
	e. Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	557 400	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	135 700	8 250 000*	4½	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	380 000*	—	32 200	—	—	—	—	—
	c. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	—	3 750 000	4	10 500	—
	b) in Privatverwaltung.								
20	a. Altona-Kieler	6 150 000	—	6 500 000	137 500	—	—	898 180*	136 735*
	b. Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	25 000	—	—	—	—
21	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	—	34 285 714	4½	—	—
22	Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	8 500 000	1 241 300	—	—	645 391	309 545
23	Berlin-Görlitzer	5 500 000	5 500 000	1 250 000	12 600	—	—	—	12 066
24	Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	715 000	—	—	5 187 581*	637 827*
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	5 000 000*	—	9 866 400*	1 526 800	—	—	30 422	—
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	10 300 000	—	1 700 000	169 800	—	—	513 052	—
	b. Starg.-Cösl.-Colb.	—	—	11 500 000	—	11 500 000	3½*	—	—
	c. Cöslin-Danziger	—	—	10 000 000	—	10 000 000	3½*	—	—
	d. Vorpommersche	—	—	12 000 000	—	12 000 000	4½	—	—
27	Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	6 151 588	484 048
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	5 850 000	—	5 850 000	426 700	—	—	—	—
29	Frankfurt-Hanauer	1 714 286	—	1 857 143	126 629	—	—	—	—
30	Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	—	26 817	—
31	Hessische Ludwigs-E.	15 314 000	—	14 856 000	364 014	—	—	—	—
32	Homburger	914 286*	—	685 714	89 143	—	—	33 740	3387
33	Kirchheimer	200 000	—	—	—	—	—	7999	1319
34	Köln-Mindener	26 000 000	—	49 274 500	1 775 200	—	—	3 372 583	171 486
35	a. Leipzig-Dresdener	7 500 000	—	10 000 000*	1 066 650	—	—	2 115 060	236 126
	b. Cottbus-Großenhainer	500 000	1 000 000	—	—	—	—	—	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	101 143	—	—*	—*	—	—	201 297	7246*
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	6 158 000	—	700 000	7300	—	—	335 180	63 789
38	Märkisch-Posener	7 250 000	7 250 000	1 000 000	—	—	—	—	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	5 250 000	1 800 000	5 900 000	1 001 200	—	—	745 800	119 470*
	b. Halle-Kasseler	15 000 000	—	—	—	15 000 000	4	—	—
40	a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc. b. Berlin-Hannoversche c. Aschersleben-Könnern	10 200 000	14 600 000	29 700 000*	831 600	—	—	—	—

(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**

A. Deutsche Eisenbahnen.	87 Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen: a. in Stamm-Actien. Thlr.	87 b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	87 c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	88 Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1871 amortisirt. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	89 mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1870. Thlr.	90 b. im Betriebs-Jahre 1871. Thlr.
II. Privatbahnen (Forts.)								
Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 950 000	181 300	—	—	24 995	—
42 Nordhausen-Erfurter	1 250 000	1 500 000	400 000	—	1 250 000*	4	—	—
43 Oberhessische	16 228 600	—	—	—	16 228 600	3½	—	—
44 Ostpreußische Südbahn	4 500 000	4 500 000	5 400 000	40 000	—	—	—	—
45 Pfälzische Eisenbahnen	16 756 574*	—	13 126 855*	313 714	16 756 574*	4 u. 4½*	334 633	—
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	7 500 000	7 500 000	4 000 000	—	—	—	—	—
47 Rheinische	46 412 500*	887 500*	29 950 000	1 601 200	13 000 000*	3½ u. 4	—	—
48 Taunus-E.	1 714 286	—	629 714*	155 714	—	—	—*	—*
49 a. Thüringische	22 411 000	—	14 700 000	1 503 300	10 661 000*	4 u. 4½	1 395 554	466 991
b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	70 100	—	—	—	—
50 Tilsit-Insterburger	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.								
51 Ungarische Staats-E. {a. nördliche Linie, b. südliche Linie}	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Alföld-Fiumaner	12 000 000	—	12 666 667	15 467	—*	5*	—	—
53 Arad-Temesvarer	1 520 800	—	2 281 333	—	3 802 133*	5,13*	—	—
54 Aussig-Teplitzer	2 338 000	—	4 600 000	92 960*	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	5 333 300	—	4 000 000	40 000	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	8 000 000	—	10 000 000	374 000	16 000 000	5,2	—	—
57 Buschtěhrader	12 911 950	—	12 911 900	188 650*	—	—	—	—
58 Dux-Bodenbacher	4 400 000	—	6 600 000	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	2 309 467	—	2 299 333	9067	4 608 800	5	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-Bahn	26 320 000	—	22 800 000	478 900*	28 388 556*	5,2	—	—
61 Graz-Köflacher	2 133 333	—	800 000	32 507	—	—	—	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	47 416 250	—	15 235 000	3 522 870	—	—	—	—
b. Mährisch-Schlesische Nordb.	—	—	14 000 000	6734	14 000 000	5	—	—
c. Ostrau-Friedlander	966 667	—	966 600	2000	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	16 371 600*	—	25 880 000*	—	42 251 600*	5	3446	51 979
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	24 167 780	—	32 625 200*	1 458 100	59 056 763	5,2	444 177	—
b. Neumarkt-Braunau	—	—	4 266 667	3334	—	—	—	—
c. Budw.-Summerau	6 666 667*	—	10 800 000*	—	10 826 732	5,2	—	—
d. Lambach-Gmunden	—*	—	—*	—	—	—	—	—
e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	12 941 733*	—	25 883 467*	—	12 941 467	5	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	31 471 467	—	31 471 400	201 400*	59 267 929*	5	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer	8 333 333	—	8 000 000	76 267*	—*	—	—	—
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	8 000 000	25 600	—*	—	—	—
c. Rumänische Linie	6 666 667	—	10 400 000	17 733*	—*	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	286 878	40 547
69 Oesterreichische Nordwestbahn	24 000 000	—	27 051 333	—	51 051 333	5	—	—
70 a. Oesterreichische Staats-E.-G.	67 088 628	—	95 035 806	3 061 337*	66 666 666	5,2	—	—
b. Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	16 500	—	—	—	—
71 I. Siebenbürger	9 333 334	—	14 000 000	14 132	23 333 334	5	—	—
72 Südbahn und Tiroler	100 000 000*	—	300 350 040**	26 159 866	—*	—	—	—
73 Süd-Norddeutsche	10 500 000	—	6 783 400*	440 833	15 883 400	5,2	—	80 702*
74 Theiß-Bahn	11 023 333	—	21 000 000*	541 871*	32 102 180	5,2	377 596	—
75 Turnau-Kralup-Prager	2 666 667*	—	2 000 000*	68 100	—	—	—	—
76 Ungarische Nordost-E.	12 590 400	—	18 885 600	21 400	31 476 000	5	—	—
77 Ungarische Ostbahn	20 008 933	—	30 013 400	—	—*	ca. 5	—	—
78 Ungarische Westbahn	10 000 000	—	14 000 000	—	—*	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.								
79 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
80 Grand Central Belge	16 988 600	—	14 734 586	—	—	—	—	—
81 Lüttich-Mastrichter	1 333 333	—	1 600 000	28 477	—	—	—	—
82 Niederländische Central-E.	2 777 778	—	3 032 777	67 093	—	—	—	—
83 Niederländische Rhein-E.	17 142 857	—	9 052 971	673 715	—	—	—	—
84 a. Warschau-Wiener	12 500 000	—	8 400 000	993 950*	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	6 201 000	—	—	257 500	6 201 000	4½	—	—

Abschnitt C.

Transportmittel.

I. Bestand der

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	91 Lokomotiven a. 4-rädrige	b. 6-rädrige	c. 8-rädrige	d. Tender-Lokomotiven	e. zusammen	92 Bahnlänge pro Meile	pro Kilometer	93 Davon sind mit a. einer	b. mit zwei	c. mit drei	d. mit vier und mehr Trieb-Achsen versehen	94 Tender a. 4-rädrige	b. 6-rädrige	95 Firma der: 1 A. Borsig in Berlin	2 G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt	3 v. Maffei in Hirschau bei München	4 Maschinenfabrik (E. Keßler) in Eßlingen	5 Maschinenfabrik der Oesterreichisch. Staats-E.-G.	6 R. Hartmann in Chemnitz (Sächsische Maschinenfabrik)	7 Egestorff (später Strousberg) in Linden bei Hannover	8 Actien-Gesellschaft „Vulkan" in Stettin	9 Wiener (Gloggnitzer) Bahn-Maschinenfabrik in Wien	10 Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe
		Anzahl			Anzahl		Anzahl		Anzahl				Anz.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	I. Staatsbahnen.																							
1	Badische	46	155	56	7	264	2,03*	0,27	34	138	92	—	118	139	.	.	.	.	.	.	.	.	.	220
2	Bayerische	6	475	—	6	487	1,84	0,24	64	282	141	—	340	141	.	.	417	.	.	14	4	.	.	.
3	Friedrich-Franz-E.	—	56	—	—	56	1,32	0,17	11	34	11	—	3	51	20	.	.	.	.	32	3	.	.	.
4	Main-Neckar-E.	4	34	—	—	38	3,26	0,43	17	21	—	—	—	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
5	Oldenburgische	16	—	—	7	23	1,05	0,14	23	—	—	—	12	—	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.
6	Bebra-Hanauer	—	38	—	—	38	1,98	0,26	—	24	14	—	—	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	Hannoversche	—	276	—	28	304	2,62	0,35	23	187	94	—	94	182	21	.	.	.	.	.	131	32	.	.
8	Main-Weser-Bahn	—	75	—	—	75	2,84	0,38	—	65	10	—	—	67	.	.	.	6	.	.	6	10	.	.
9	Nassauische	—	42	—	2	44	1,59	0,21	10	34	—	—	4	38	6	.	.	32	.	.	.	.	.	4
10	Niederschl.-Märk. u. Schles.-Geb.	2	246	—	21	269	3,59	0,48	37	177	55	—	2	246	141	.	3	.	.	.	.	23	.	.
11	Preuß. Ostbahn	—	246	—	7	253	1,60	0,21	79	141	33	—	63	183	99	.	.	.	.	12	24	6	.	.
12	Saarbrücker	—	80	—	8	88	4,01	0,33	8	53	27	—	2	78	42	.	.	.	.	.	.	.	.	30
13	Westfälische	—	125	—	—	125	2,41	0,32	7	93	25	—	—	125	34	.	.	.	.	.	24	21	.	.
14	Sächsische Staats-E.	18	270	8	36*	332	2,80*	0,37*	3	249	80	—	18	256	20	.	.	8	.	263	.	.	.	.
15	Württembergische	—	140	105	9	254	1,78	0,23	—	153	101	—	109	127	.	.	3	232	.	.	.	.	.	.
	II. Privatbahnen																							
	a) unter Staatsverwaltung.																							
16	a. Bergisch-Märkische	—	386	—	58	444*	4,53	0,60	18	234	192	—	—	383	201	.	.	36	.	24	12	63	.	.
	b. Hessische Nordbahn	—	62	2	—	64	3,23	0,43	—	39	25	—	—	62	7	.	.	1	.	.	.	2	.	4
17	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer	—	213	—	3	216	3,44	0,46	19	159	38	—	—	213	104	14	.	.	.	.	8	41	.	.
	c. Stargard-Posener	—	41	—	—	41	1,81	0,24	9	28	4	—	—	41	23	.	.	.	.	.	1	11	.	.
	d. Neiße-Brieger	—	6	—	—	6	0,97	0,13	—	6	—	—	—	6	2	.	.	.	.	.	.	4	.	.
	e. Wilhelms-Bahn	—	34	—	—	34	1,38	0,18	3	18	13	—	3	31	13	8	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Rhein-Nahe-E.	—	36	—	—	36	2,23	0,30	3	29	4	—	—	36	31	.	.	.	.	.	.	.	.	3
19	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	2	2	1,28	0,17	—	2	—	—	—	—	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
	c. Zittau-Reichenberger	—	6	—	—	6	1,69	0,22	—	6	—	—	—	5	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.
	b. in Privatverwaltung.																							
20	a. Altona-Kieler	—	38	—	—	38	1,18	0,16	10	28	—	—	24	—	.	.	.	.	.	.	34	.	.	.
	b. Schleswigsche	—	19	4	—	23	0,75	0,10	3	20	—	—	11	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
21	Bayerische Ostbahnen	2	120	—	10	132	1,61	0,21	2	100	30	—	2	120	.	.	132	.	.	.	.	.	.	.
22	Berlin-Anhaltische	—	92	—	—	92	1,87	0,25	36	56	—	—	—	92	91	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	Berlin-Görlitzer	—	34	—	—	34	1,23	0,16	6	14	14	—	—	34	14	.	.	.	.	10	.	.	.	.
24	Berlin-Hamburger	3	105	—	10	118	2,97	0,39	45	71	2	—	—	108	102	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	—	84	—	—	84	4,30	0,57	—	38	46	—	—	84	60	.	.	.	.	.	.	2	.	.
26	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn 2c.	—	55	—	7	62	2,10	0,28	6	56	—	—	—	55	21	.	.	.	.	.	.	24	.	.
	b. Starg.-Cösl.-Colb.	—	26	—	—	26	1,14	0,15	15	11	—	—	—	26	19	.	.	.	.	.	.	7	.	.
	c. Cöslin-Danziger	—	30	—	2	32	1,22	0,16	—	22	10	—	—	30	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.
	d. Vorpommersche	—	33	—	—	33	1,98	0,14	12	21	—	—	—	33	18	.	.	.	.	.	.	15	.	.
27	Braunschweigische	24	99	—	8	131	3,27	0,43	14	77	40	—	123	—	.	.	.	.	.	.	126	.	.	.
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	64	—	—	64	1,61*	0,21	—	49	15	—	—	64	29	.	.	.	.	.	.	15	.	5
29	Frankfurt-Hanauer	—	18	—	3	21	3,43	0,31	10	11	—	—	—	18	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.
30	Glückstadt-Elmshorner	—	5	—	—	5	1,11	0,15	1	4	—	—	—	5	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	Hessische Ludwigs-E.	—	77	5	9	91	1,65	0,22	31	44	11	5	—	84	.	.	.	91	.	.	.	.	.	.
32	Homburger	—	5	—	—	5	2,08	0,27	—	5	—	—	5	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Kirchheimer	—	2	—	—	2	2,32	0,31	—	2	—	—	—	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	Köln-Mindener	1	313	—	55	369	5,20	0,69	74	254	41	—	1	313	285	.	.	.	36	28	6	.	.	4
35	a. Leipzig-Dresdener } b. Cottbus-Großenhainer	—	44	36	2	82	2,02*	0,27	32	38	12	—	—	80	38	.	.	32	.	10	.	.	.	.
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	—	4	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	21	—	—	21	1,12	0,19	10	11	—	—	—	21	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Märkisch-Posener	—	36	—	—	36	1,0	0,13	15	21	—	—	—	36	.	.	.	.	.	.	.	36	.	.
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	—	61	—	2	63	3,25	0,43	4	45	14	—	—	61	42	.	.	.	.	.	.	9	.	.
	b. Halle-Kasseler		36	—	4	40	1,81	0,24	—	18	22	—	—	36	28	.	.	.	.	.	.	8	.	.
40	a. Magdeburg-Halberstädter 2c.	—	95	—	5	100	2,32	0,31	13	70	17	—	—	95	83	.	.	4	.	.	10	.	.	.
	b. Berlin-Hannoversche	—	50	—	4	54	1,37	0,18	1	37	16	—	—	50	50	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Aschersleben-Könnern	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	zu übertragen	122	4608	216	315	5261	.	.	.	.	.	.	.	.	1666	24	557	445	36	406	389	339	.	279

95

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

Nr.	11 Henschel u. Sohn in Kassel	12 F. Wöhlert in Berlin	13 W. Günther in Wiener-Neustadt	14 L. Schwartzkopff in Berlin	15 Beyer, Peacock und Comp. in Manchester	16 Sharp u. Co. in Manchester	17 E. Keßler in Carlsruhe	18 Société J. Cockerill i. Seraing	19 Krauß u. Comp. in München	20 Société de Couillet	21 Union-Gießerei i. Königsberg	22 Schichau in Elbing	23 Société St. Léonard i. Lüttich	24 Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft	25 R. Stephenson in Newcastle	26 G. Ruffer in Breslau	27 Maschinenfabrik in Grafenstaden	28 Wilson u. Comp. in Leeds	29 Köchlin in Mühlhausen	30 J. Neilson u. Co. in Glasgow u. Hydepark	31 J. Meyer in Mühlhausen
1	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	3	.	24	.	.	.	5
2	.	.	.	.	.	.	18	.	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
3	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	6	.	.	.	.	8	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	.	.	.	.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	28	17	.	43	.	13	.	.	.	.	.	11	.	.	.	.	.	8	.	.	.
8	33	.	.	.	.	.	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
10	9	65	.	26	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	.	34	.	17	.	.	.	.	.	.	34	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	20	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	.	5	.	10	.	.	2	2	.	.	.	.	.	10	12	.	.	.	.	.	.
15	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16a	80	12	.	.	.	.	9	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
b	39	1	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.
17a	.	43	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.
- b	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	9	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20a	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	6	.	.	.
21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
23	.	8	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	.	.	.	4	2	4	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.
25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.
26a	.	7	.	4	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.
28	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.
29	9	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	.	.	.	.	.	.	1	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.
36	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	.	5	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
-	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
-	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
	269	290	.	108	2	25	82	14	51	.	34	44	.	34	26	12	24	14	.	.	10

Nr.	32 Lund u. Comp. in Glasgow	33 Canada Werke in Birkenhead bei Liverpool	34 Hawthorn in Newcastle	35 Stothert u. Slaughter in Bristol	36 Société de construction in Tubize	37 Th. Brassey in Birkenhead	38 E. Gouin u. Co. in Paris	39 Yorkshire Engine Comp. in Sheffield	40 Cail und Comp. in Paris	41 Regnier Poncelet in Lüttich	42 W. Norris in Philadelphia	43 A. Wever u. Co. in Barmen	44 Kölnische Maschinenbau-Ges.	45 Gb. L. Carels in Gent	46 Manning, Wardle u. Comp. in Leeds	47 Forester in Liverpool	48 Jacobi u. Co. in Sterkrade	49 London Brighton zu London	50 Turner Grand in Newton	51 Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Comp. in Buckau	In der eigenen Werkstätte erbaut
1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3
2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3
6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13
16a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.	.	.
b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20a	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	11	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8
26a	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- b	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- c	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- d	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.
28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
-	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2
-	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	11	9	.	.	.	.	.	.	.	2	2	.	2	1	1	1	.	.	1	51

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	91 Lokomotiven a. 4-rädrige	b. 6-rädrige	c. 8-rädrige	d. Tender-Lokomotiven	e. zusammen	92 pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	93 Davon sind a. mit einer Trieb-Achse versehen	b. mit zwei	c. mit drei	d. mit vier und mehr	94 Tender a. 4-rädrige	b. 6-rädrige	95 I. Bestand der Firma der 1 A. Borsig in Berlin	2 G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt	3 J. A. Maffei in Hirschau bei München	4 Maschinenfabrik (E. Keßler) in Eßlingen	5 Maschinenfabrik der Oesterreichisch. Staats-E.-G.	6 R. Hartmann in Chemnitz (Sächsische Maschinenfabrik)	7 Egestorff (später Strousberg) in Linden bei Hannover	8 Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin	9 Wien-(Schwechater) Raaber Maschinenfabrik in Wien	10 Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe
		Anzahl			Anzahl		Anzahl		Anzahl				Anz.											
	II. Privatbahnen (Forts.) übertragen	122	4608	216	315	5261	—	—	—	—	—	—	—	—	1666	24	557	445	36	406	389	339	.	279
41	Niederschlesische Zweigbahn	—	11	—	—	11	1,16	0,15	—	11	—	—	—	11	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42	Nordhausen-Erfurter	6	4	—	—	10	0,986	0,13	4	6	—	—	10	—	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.
43	Oberhessische	—	18	—	—	18	0,77	0,10	—	18	—	—	—	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
44	Ostpreußische Südbahn	—	31	—	2	33	1,02	0,14	5	22	6	—	—	31	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.
45	Pfälzische Eisenbahnen	14	77	—	4	95	2,06	0,27	27	68	—	—	8	82	.	.	56	14	.	.	.	.	.	8
46	Rechte Oder-Ufer-E.	—	50	—	—	50	1,23	0,16	15	30	5	—	—	50	4	.	.	.	.	.	.	23	.	.
47	Rheinische	20	221	—	42	283	2,69	0,36	123	92	68	—	22	219	206	.	.	.	.	.	6	.	.	24
48	Taunus-E.	—	19	—	3	22*	3,26	0,43	14	8	—	—	16*	2	.	.	.	1	.	.	.	.	.	13
49	a. Thüringische	—	109	—	2	111	1,92	0,26	1	90	20	—	—	110	79	.	8	.	.	.	.	15	.	.
	b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	16	12	—	—	—	24	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.
50	Tilsit-Insterburger	—	5	—	—	5	0,70	0,09	—	5	—	—	—	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	B. Oesterreichische Bahnen.																							
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	45	8	—	53	1,04	0,13	—	15	30	8	5	48	.	53	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	7	—	—	7	0,51	0,07	—	3	4	—	—	7	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Alföld-Fiumaner	—	38	—	—	38	0,73	0,097	—	38	—	—	—	38	.	10	18	.	.	.	.	.	.	.
53	Arad-Temesvarer	—	6	—	—	6	0,79	0,10	—	—	6	—	—	6	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.
54	Aussig-Teplitzer	—	25	—	—	25	2,91	0,38	—	3	22	—	1	24	5	4	.	.	.	16	.	.	.	.
55	Böhmische Nordbahn	—	22	—	—	22	1,14	0,15	—	6	16	—	22	—	.	22	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Böhmische Westbahn	—	39	—	—	39	1,46	0,19	—	11	28	—	—	35	.	23	16	.	.	.	.	.	.	.
57	Buschtěhrader	—	55	—	5	60	2,09	0,28	—	15	45	—	48	7	.	.	.	.	45	15	.	.	.	.
58	Dux-Bodenbacher	—	8	—	—	8	1,185	0,16	—	—	8	—	8	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	9	—	—	9	1,00	0,13	—	—	9	—	—	9	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	—	113	—	—	113	1,45	0,19	—	46	67	—	—	113	.	50	.	39	8	.	.	.	.	.
61	Graz-Köflacher	—	4	5	2	11	2,07	0,27	—	7	4	—	6	4	.	2	.	.	9	.	.	.	.	.
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	259	—	13	272	3,33*	0,44*	9	189	74	—	14	267	12	78	25	.	.	.	10	.	140	.
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	—	25	—	—	25	1,32	0,17	—	8	17	—	—	25	.	17	.	.	8	.	.	.	.	.
	c. Ostrau-Friedlander	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	84	—	—	84	1,18	0,15	—	28	56	—	—	80	.	84	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn, b. Neumarkt-Braunau	—	142	—	—	142	2,04	0,27	—	72	70	—	—	133	.	49	.	.	54	.	.	.	.	.
	c. Budw.-Summerau, d. Lambach-Gmunden	—	—	—	14	14	3,67	0,49	—	10	4	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
65	Kaschau-Oderberger	—	13	—	—	13	0,683	0,09	—	2	11	—	—	13	.	13	.	.	.	.	.	.	.	.
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	55	—	—	55	0,90	0,12	—	9	46	—	—	55	.	35	11	.	.	.	.	.	.	.
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	33	—	—	33	0,94	0,12	—	13	20	—	—	33	.	15	.	.	12	.	.	.	.	.
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	8	—	—	8	0,67	0,09	—	—	8	—	—	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Rumänische Linie	—	22	—	—	22	0,74	0,10	—	9	13	—	—	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	4	8	—	12	1,48	0,20	—	8	4	—	—	12	.	2	.	.	8	.	.	.	.	.
69	Oesterreichische Nordwestbahn	—	52	30	—	82	1,03	0,137	—	30	52	—	—	82	.	33	.	.	17	.	20	.	.	.
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	—	152	181*	142	475	2,24	0,30	12	229	107	127	16	310	10	.	28	29	267	.	.	.	56	.
	b. Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,32	0,175	—	—	5	—	5	—	.	1	.	.	1	.	.	.	3	.
71	I. Siebenbürger	—	27	—	—	27	0,70	0,093	—	21	6	—	—	27	.	6	16	.	.	.	.	.	.	.
72	Südbahn und Tiroler	—	302	123	42	467	1,587	0,21	—	138	267	62	26	399	.	118	8	79	.	.	.	.	177	.
73	Süd-Norddeutsche	—	32	12	—	44	1,46	0,19	—	12	32	—	—	40	.	.	12	.	.	32	.	.	.	.
74	Theiß-Bahn	—	80	—	—	80	1,03	0,14	4	76	—	—	4	76	.	.	.	.	60	.	.	.	.	8
75	Turnau-Kralup-Prager	—	10	—	—	10	0,67	0,12	—	4	6	—	—	8	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.
76	Ungarische Nordost-E.	—	24	—	—	24	1,20	0,16	—	24	—	—	24	—	.	24	.	.	.	.	.	.	.	.
77	Ungarische Ostbahn	—	29	—	—	29	0,826	0,11	29	—	—	—	—	29	.	29	.	.	.	.	.	.	.	.
78	Ungarische Westbahn	—	14	—	—	14	0,90	0,12	—	4	10	—	14	—	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.
	C. Fremdländische Bahnen.																							
79	Niederländische Staats-E.	—	114	—	6	120	0,97	0,13	10	104	6	—	24	90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
80	Grand Central Belge	—	109	—	44	153	2,04	0,27	16	68	41	28	56	53	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
81	Lüttich-Maastrichter	—	6	—	—	6	1,55	0,20	—	6	—	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
82	Niederländische Central-E.	—	12	—	—	12	0,90	0,12	—	12	—	—	12	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
83	Niederländische Rhein-E.	—	69	—	7	76	2,73	0,36	6	60	10	—	—	69	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
84	a. Warschau-Wiener	—	83	—	—	83	1,79	0,24	19	38	26	—	—	83	26	38	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Warschau-Bromberger	—	26	—	—	26	1,32	0,175	10	14	2	—	—	26	26	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summa	162	7343	583	643	8731	.	.	.	.	.	.	.	.	2096	767	755	607	534	475	425	377	376	338

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

Henschel u. Sohn in Kassel	A. Borsig in Berlin	W. Günther in Wiener-Neustadt	L. Schwartzkopff in Berlin	Beyer, Peacock und Comp. in Manchester	Sharp u. Co. in Manchester	E. Kessler in Carlsruhe	Société J. Cockerill i. Seraing	Krauss u. Comp. in München	Société de Couillet	Union-Giesserei i. Königsberg	Schichau in Elbing	Société St. Leonard i. Lüttich	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft	R. Stephenson in Newcastle	v. Ruffer in Breslau	Maschinenfabrik in Grafenstaden	Wilson u. Comp. in Leeds	Köchlin in Mülhausen	J. Neilson u. Co. in Glasgow u. Hydepark	J. Meyer in Mülhausen	Dubs u. Comp. in Glasgow	Canada Works in Birkenhead bei Liverpool	Hawthorn in Newcastle	Stothert u. Slaughter in Bristol	Société de construction in Tubize	Th. Brassey in Birkenhead	E. Gouin u. Co. in Paris	Yorkshire Engine Comp. in Sheffield	Cail und Comp. in Paris	Regnier Poncelet in Lüttich	W. Norris in Philadelphia	A. Wever u. Co. in Barmen	Rheinische Maschinenbau-Ges.	Ch. L. Carels in Gent	Manning, Wardle u. Comp. in Leeds	Forrester in Liverpool	Jacobi u. Co. in Sterkrade	London Brighton zu London	Turner Evans in Newton	Hamburg-Magdeb. Dampfschiffahrts-Comp. in Buckau	In der eigenen Werkstätte erbaut	
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	Anz.	
269	290	.	108	2	25	82	14	51	.	34	44	.	34	26	12	24	14	.	.	10	.	11	9	.	.	.	.	.	.	.	2	2	.	2	1	1	1	.	.	1	51	
.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	41
.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	42
12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	44
.	.	.	.	.	.	9	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	46
22	1	.	8	5	.	4	2	.	.	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	47
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	48
6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	49a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	51a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	52
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	53
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	54
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	55
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	57
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	58
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59
.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	61
.	.	.	.	.	.	2	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	62a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	63
.	.	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	64a-c
.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- d
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- e
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	65
.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	66
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	67a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.	.	.	.	6	6	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68
.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	69
.	.	55	.	.	.	6	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	70a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	71
.	.	48	.	.	.	.	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	72
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	73
.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	74
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	75
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	76
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	77
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	78
.	.	.	.	108	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	79
.	.	.	.	.	2	.	22	.	60	.	.	37	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	9	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	3	80
.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	81
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	82
6	.	.	.	1	68	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	83
.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	6	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	84a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
315	291	178	132	118	109	103	94	74	60	53	50	44	34	32	31	30	21	18	18	14	12	11	11	9	7	6	6	6	5	4	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	71	

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	96				97			98					99		
		Perſonenwagen:				Achſen unter denſelben:			Die Perſonenwagen enthalten Plätze:					Durchſchnittlich		
		a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	a.		b.
		4-	6-	8-	zu-ſam-men.	über-haupt.	pro Meile	pro Kilometer	I.	II.	III.	IV.	zu-ſammen.	pro Meile	pro Kilometer	pro Achſe.
		rädrige.					Bahnlänge.		Klaſſe.		Klaſſe.			Bahnlänge.		
	I. Staatsbahnen.	Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze.		Plätze.
1	Badiſche	772	49	2	823	1699	13,03	1,73	2206	8126	23 590	—	33 922	260,24	34,55	19,97
2	Bayeriſche	669	374	—	1043*	2460	9,27	1,25	2072	10 804	24 373	—	37 249	140,43	18,64	15,14
3	Friedrich-Franz-E.	89	31	9	129	307	7,21	0,96	263	1171	2766	1496	5696	133,80	17,77	18,55
4	Main-Neckar-E.	49	58	—	107	272	23,38	3,10	368	1140	2850	—	4358	374,72	49,74	16,02
5	Oldenburgiſche	68	—	—	68	136	6,22	0,83	141	720	1936	—	2797	128,01	17,00	20,57
6	Bebra-Hanauer	77	21	—	98	217	11,30	1,50	194	924	2660	720	4498	234,27	31,10	20,73
7	Hannoverſche	181	316	—	497*	1310	11,30	1,50	916	4274	12 126	5760	23 076	199,13	26,43	17,61
8	Main-Weſer-B.	39	87	—	126	339	12,83	1,70	356	1529	3780	—	5665	214,35	28,45	16,71
9	Naſſauiſche	157	—	—	157	314	11,59	1,51	608	1106	2879	480	5073	183,95	24,42	16,15
10	Niederſchl.-Märk. u. Schleſ. Gb.	202	189	—	391	971	12,95	1,73	670	2956	7934	6708	18 268	243,84	32,55	18,81
11	Preuß. Oſtbahn	192	249	—	441*	1131	7,17	0,95	894	4840	10 140	5520	21 394	135,65	18,01	18,92
12	Saarbrücker	136	—	—	136	272	12,40	1,65	268	920	2200	3065	6453	294,35	39,07	23,72
13	Weſtfäliſche	56	88	—	144	376	7,25	0,96	278	1382	3666	1792	7118	137,26	18,22	18,93
14	Sächſiſche Staats-E.	527	190	—	717	1624	13,70*	1,82*	1214	7108	17 315	150	25 787	217,46*	28,87*	15,88
15	Württembergiſche	282	—	282	564	1692	11,88	1,58	958	7562	20 428	—	28 948	203,30	26,39	17,11
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltung.															
16	a. Bergiſch-Märkiſche	102	306	—	408	1122	11,14	1,52	1146	4052	10 240	6176	21 614	220,39	29,26	19,26
	b. Heſſiſche Nordbahn	—	57	—	57	171	8,63	1,15	89	502	1930	—	2521	127,19	16,89	14,74
17	a. Oberſchleſiſche b. Breslau-Poſen-Glogauer	83	114	—	197	508	8,57*	1,14*	463	1866	4161	2823	9313	157,18*	20,87*	18,33
	c. Stargard-Poſener	—	44	—	44	132	5,83	0,77	144	560	1040	650	2394	105,78	14,04	18,13
	d. Neiſſe-Brieger	—	10	—	10	30	4,85	0,64	23	113	144	225	505	81,71	10,85	16,83
	e. Wilhelms-Bahn	14	19	—	33	85	3,77*	0,50	58	216	870	492	1636	72,55*	9,63	19,25
18	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	4,96	0,66	90	264	1400	—	1754	108,74	14,44	21,92
19	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	6,41	0,85	12	40	110	—	162	103,85	13,72	16,20
	c. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
	b) in Privatverwaltung.															
20	a. Altona-Kieler	56	36	—	92	220	6,83	0,91	190	888	3402	—	4480	139,13	18,47	20,36
	b. Schleswigſche	48	—	—	48	96	3,15	0,42	120	374	1394	—	1888	61,90	8,22	19,67
21	Bayeriſche Oſtbahnen	373	—	—	373	746	9,12	1,21	765	3264	9300	—	13 329	162,94	21,65	17,87
22	Berlin-Anhaltiſche	106	102	—	208	518	10,54	1,40	563	2072	4680	880	8195	166,76	22,14	15,82
23	Berlin-Görlitzer	80	—	—	80	160	5,80	0,77	95	516	1746	596	2953	106,99	14,21	18,46
24	Berlin-Hamburger	18	205	—	223	651	16,59	2,18	512	2552	6320	2088	11 472	288,92	38,35	17,62
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	5	229	—	234	697	35,67	4,73	627	2242	5190	4110	12 169	622,77	82,68	17,46
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	43	62	—	105	272	9,20	1,22	176	856	2291	1580	4903	165,75	22,01	18,03
	b. Starg.-Cösl.-Colb.	—	49	—	49	147	6,43	0,85	60	544	1680	475	2759	120,74	16,05	18,77
	c. Cöslin-Danziger	88	—	—	88	176	6,75	0,89	60	688	1614	1376	3738	142,84	18,96	21,24
	d. Vorpommerſche	—	95	—	95	285	9,56	1,24	108	880	2860	1450	5298	173,93	23,09	18,59
27	Braunſchweigiſche	3	173	—	176	525	13,09	1,74	454	1972	6334	—	8760	218,40	29,00	16,69
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	65	58	1	124	308	7,76*	1,05	210	912	3250	1450	5822	146,65*	19,47	18,90
29	Frankfurt-Hanauer	59*	4	—	63	130	23,81	3,16	136	620	1580	—	2336	427,84	56,80	17,97
30	Glückſtadt-Elmshorner	1	6	—	7	20	4,44	0,59	20	88	250	—	358	79,56	10,56	17,90
31	Heſſiſche Ludwigs-E.	239	10	—	249	508	9,21	1,22	654	2266	7820	—	10 740	194,67	25,85	21,14
32	Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,27	65,82	17,59
33	Kirchheimer	6	—	1	7	16	18,60	2,46	11	56	166	—	233	269,56	35,76	14,56
34	Köln-Mindener	52	169	—	221*	611	8,62	1,14	571	2180	4870	5220	12 841	181,07	24,04	21,02
35	a. Leipzig-Dresdener b. Cottbus-Großenhainer	83	128	—	211*	550	13,536*	1,80	342	1936	7060	360	9698	238,69*	31,69	17,76
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	20	12	—	32	76	95,0	12,60	84	288	715	—	1087	1358,75	180,26	14,30
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	51	—	51	153	10,37	1,32	122	592	1920	—	2634	178,58	23,71	17,22
38	Märkiſch-Poſener	167	—	—	167	334	9,27	1,25	210	1048	3600	1700	6558	181,95	24,15	19,63
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	96	56	—	152	360	18,58	2,47	258	1264	3650	1320	6492	335,35	44,52	18,03
	b. Halle-Kaſſeler	120	..	—	120	240	10,83	1,44	60	1040	2500	2100	5700	257,23	34,15	23,75
40	a. Magdeburg-Halberſtädter ꝛc. b. Berlin-Hannoverſche c. Aſchersleben-Könnern	21	201	—	222	645	7,42	0,99	474	2044	6554	2941	12 013	138,27	18,36	18,63

Transportmittel.

100				101			102				103			104							
Postwagen:				Achsen unter denselben:			Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen):							
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	
4- rädrige.	6- rädrige.	8- rädrige.	zusammen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	4- rädrige.	6- rädrige.	8- rädrige.	zusammen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	4rädrige offene.	4rädrige bedeckte.	6rädrige offene	6rädrige bedeckte	8rädrige offene	8rädrige bedeckte	Zusammen.	
Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anz.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anz.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	
45	2	—	47	96	0,74	0,10	166	—	—	166	332	2,55	0,34	1787	1822	44	187	—	—	3840	1
83	19	—	102	223	0,84	0,11	236	—	—	236	472	1,74	0,21	2770	3138	740	444	—	—	7092	2
—	—	—	—	—	—	—	17	4	—	21	46	1,08	0,14	275	299	2	30	13	57	676	3
4	—	—	4	8	0,64	0,09	19	—	—	19	38	3,26	0,43	136	186	—	20	—	—	342	4
—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	10	20	0,91	0,12	144	70	—	—	—	—	214	5
—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	16	48	2,50	0,33	189	210	—	—	—	—	399	6
—	—	—	—	—	—	—	6	108	—	114*	336	2,90	0,39	3241	2158	96	11	13	86	5605	7
2	2	—	4	10	0,38	0,05	5	24	—	29	82	3,10	0,41	355	413	—	—	—	9	777	8
—*	—	—	—	—	—	—	31	—	—	31	62	2,25	0,30	1074	97	—	—	—	—	1171	9
—	—	—	—	—	—	—	38	28	—	66	160	2,13	0,28	3273	1882	161	15	31	17	5379	10
—	—	—	—	—	—	—	—	83	—	83	249	1,55	0,21	1247	3036	91	226	—	—	4600	11
2	—	—	2	4	0,18	0,02	40	—	—	40	80	3,65	0,49	2171	610	—	—	—	—	2781	12
—	—	—	—	—	—	—	30	34	—	64	162	3,12	0,41	1476	596	28	24	10	22	2156	13
—	—	—	—	—	—	—	129	9	—	138	285	2,40*	0,32*	7654*	2677	24	5	10	15	10 385	14
48	—	—	48	96	0,67	0,09	32	—	58	90	296	2,08	0,28	1591	1512	—	—	104	266	3473	15
i. R. 102a	i. R. 102b	—	—	i. R. 103a	—	—	97	57	—	154*	365	3,72	0,49	11887	1767	67	25	56	—	13 802	16 a
—	i. R. 102b	—	—	i. R. 103a	—	—	11	6	—	17*	40	2,02	0,27	267	82	—	—	—	7	356	- b
—	—	—	—	—	—	—	37	30	—	67	164	2,77*	0,37*	3525	998	987	122	47	—	5679	17ab
—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	13	39	1,72	0,23	112	211	—	35	2	—	360	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	9	1,46	0,20	11	33	15	3	—	—	62	- d
—	—	—	—	—	—	—	8	7	—	15	37	1,64*	0,22	845	209	19	3	—	2	1078	- e
—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	8	16	0,99	0,13	484	90	—	—	—	—	574	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	i. R. 104b	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	- b
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	8	2,25	0,30	80	31	—	—	—	—	111	- c
—	—	—	—	—	—	—	11	2	—	13	28	0,87	0,12	184	308	—	—	2	1	495	20a
—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	16	32	1,05	0,14	155	132	—	—	—	—	287	- b
26	—	—	26	52	0,63	0,08	90	—	—	90	180	2,20	0,29	1220	1274	—	—	—	—	2494	21
—	—	—	—	—	—	—	12	9	—	21	51	1,04	0,14	949	600	30	52	8	22	1661	22
—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	10	20	0,72	0,096	483	269	—	—	—	—	752	23
—	—	—	—	—	—	—	9	37	—	46	129	3,23	0,43	383	1229	70	339	19	48	2088	24
—	—	—	—	—	—	—	—	72	—	72	216	11,05	1,47	616	513	37	180	—	—	1346	25
—	—	—	—	—	—	—	6	15	—	21	57	1,93	0,26	168	404	—	59	31	—	662	26a
—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	12	36	1,58	0,21	142	168	42	30	—	—	382	- b
—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12	24	0,91	0,12	80	262	—	—	—	—	342	- c
—	—	—	—	—	—	—	10	6	—	16	38	1,23	0,17	344	215	—	—	—	—	559	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	54	—	54	162	4,04	0,54	963	615	47	3	10	44	1682	27
—	—	—	—	—	—	—	17	—	1	18	38	0,96*	0,13	1129	298	15	3	22	2	1469	28
—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12	24	4,40	0,58	63	120	—	—	—	—	183	29
2	—	—	2	4	0,88	0,12	1	—	—	1	2	0,44	0,06	33	21	—	—	—	—	54	30
17	—	—	17	34	0,61	0,08	58	8	—	66	140	2,54	0,34	862	610	—	—	—	—	1472	31
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	6	2,49	0,33	15	6	—	—	—	—	21	32
—	—	—	—	—	—	—	2*	—	—	2	4	4,63	0,61	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	23	42	—	65*	172	2,42	0,32	8163	1233	375	254	40	—	10 065	34
7	11	—	18	47	1,135*	0,15	33	14	—	47	108	2,66*	0,35	1208	580	34	118	—	—	1940	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	4	36
—	—	—	—	—	—	—	7	2	—	9	20	1,36	0,18	110	117	43	23	—	—	293	37
1	10	—	11	32	0,88	0,12	19	—	—	19	38	1,03	0,14	316	234	—	—	—	—	550	38
—	—	—	—	—	—	—	6	18	—	24	66	3,41	0,45	919	789	8	—	5	35	1751	39a
—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	16	32	1,44	0,19	588	281	—	—	—	—	869	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	62	—	62	186	2,14	0,28	1651	1239	79	238	2	24	3233	40a

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

A. Deutſche Eiſenbahnen.

Nr.	Bahn	96 Perſonenwagen: a. 4-rädrige	96 b. 6-rädrige	96 c. 8-rädrige	96 d. zuſammen	97 Achſen unter denſelben: a. überhaupt	97 b. pro Meile Bahnlänge	97 b. pro Kilometer Bahnlänge	98 Die Perſonenwagen enthalten Plätze: a. I. Klaſſe	98 b. II. Klaſſe	98 c. III. Klaſſe	98 d. IV. Klaſſe	98 e. zuſammen	99 Durchſchnittlich a. pro Meile Bahnlänge	99 a. pro Kilometer Bahnlänge	99 b. pro Achſe
		Anzahl			Anz.	Anz.	Anzahl							Plätze		Plätze
	II. Privatbahnen (Fortſ.)															
41	Niederſchleſiſche Zweigbahn	7	12	9	28	86	9,05	1,20	78	384	650	366	1478	155,37	20,65	17,18
42	Nordhauſen-Erfurter	27	—	—	27	54	5,32	0,71	80	208	890	—	1178	116,17	15,42	21,81
43	Oberheſſiſche	55	—	—	55	110	4,71	0,62	180	504	1650	—	2334	99,91	13,27	21,22
44	Oſtpreußiſche Südbahn	12	37	—	49	135	4,18	0,55	66	352	1360	900	2678	83,01	11,02	19,84
45	Pfälziſche Eiſenbahnen	274	—	—	274	548	11,89	1,54	488	2280	7620	—	10 388	225,38	29,92	18,95
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	18	35	—	53	141	3,65	0,46	80	464	1280	1020	2844	73,68	9,78	20,17
47	Rheiniſche	472	2	—	474	950	9,04	1,20	2657	6522	10 152	650	19 981	190,20	25,25	21,03
48	Taunus-E.	113	15	—	128	271	40,15	5,32	602	1472	2510	—	4584	679,11	90,11	16,91
49	a. Thüringiſche	98	125	—	223	571	9,68	1,21	385	2368	5660	2520	10 933	189,16	25,12	19,15
	b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,28	0,70	120	576	1320	—	2016	88,77	11,79	16,80
50	Tilſit-Inſterburger	—	12	—	12	36	5,02	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,78
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.															
51	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	152	—	1	153	308	6,02	0,80	228	1064	2480	1280	5052	98,75	13,11	16,40
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	18	—	—	18	36	2,64	0,35	30	152	360	—	542	39,76	5,28	15,05
52	Alföld-Fiumaner	80	—	—	80	160	3,06	0,40	135	520	1970	780	3405	65,16	8,65	21,28
53	Arad-Temesvarer	14	—	—	14	28	3,69	0,49	18	120	280	36	454	59,82	7,94	16,21
54	Auſſig-Teplitzer	40	20	—	60	140	16,28	2,16	197	472	1830	—	2499	290,56	38,58	17,85
55	Böhmiſche Nordbahn	54	—	—	54	108	5,61	0,74	120	512	1060	720	2412	125,31	16,63	22,33
56	Böhmiſche Weſtbahn	80	—	—	80	160	6,00	0,80	114	912	2300	—	3326	124,75	16,56	20,79
57	Buſchtěhrader	110	—	3	113	232	8,54*	1,14*	325	1032	2076	1200	4633	170,46*	22,63*	20,0
58	Dux-Bodenbacher	17	—	—	17	34	5,04	0,67	96	96	884	100	676	100,18	13,30	19,88
59	Fünfkirchen-Barcs'er	22	—	—	22	44	4,89	0,65	36	232	500	100	868	96,55	12,82	19,73
60	Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn	183*	30*	—	213	456	5,85	0,78	432	2336	5940	—	8708	111,70	14,83	19,65
61	Graz-Köflacher	20	—	5	25	60	11,30	1,50	38	144	716	360	1258	236,91	31,45	20,96
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordbahn	473	1	—	474	949	11,62*	1,54*	1050	4086	8116	—	13 252	162,42*	21,56*	13,96
	b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb	42	—	—	42	84	4,43	0,59	156	248	1100	—	1504	79,24	10,52	17,90
	c. Oſtrau-Friedlander	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	393	—	—	393	786	11,07	1,47	756	3032	8875	3960	16 623	233,95	31,07	21,15
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn, b. Neumarkt-Braunau, c. Budw.-Summerau	408	—	4*	412	832	11,96	1,59	885	3344	9252	—	13 481	193,60	25,73	16,32
	d. Lambach-Gmunden	33	—	—	33	66	17,28	2,29	144	200	260	—	604	158,12	21,00	9,15
	e. Pferdebahn	38	—	—	38	76	9,93	1,32	10	101	220	—	331	43,27	5,74	4,36
65	Kaſchau-Oderberger	53	—	—	53	106	5,56	0,74	72	488	900	780	2240	118,02	15,67	21,13
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	151	—	—	151	302	4,92	0,65	255	992	3030	2050	6327	103,03	13,68	20,95
67	a. Lemberg-Czernowitzer	40	—	—	40	80	2,28	0,30	70	440	900	—	1410	40,14	5,33	17,62
	b. Czernowitz-Suczawaer	20	—	—	20	40	3,36	0,44	35	220	440	—	695	58,45	7,76	17,37
	c. Rumäniſche Linie	40	—	—	40	80	2,69	0,36	144	352	910	—	1406	47,28	6,28	17,57
68	Mohacs-Fünfkirchener	14	—	—	14	28	3,46	0,46	18	112	184	200	514	63,61	8,45	18,36
69	Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	181*	—	—	181	362	4,55	0,60	522	1664	2970	1440	6596	82,92	11,01	18,22
70	a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	461	19	119	599	1455	6,86	0,91	2046	7242	14 781	—	24 069	113,53	15,09	16,54
	b. Brünn-Roſſitzer	6	—	—	6	12	3,17	0,42	12	64	140	—	216	57,14	7,59	18,00
71	I. Siebenbürger	94	—	—	94	188	4,49	0,65	144	768	1700	1200	3812	99,06	13,16	20,28
72	Südbahn und Tiroler	619	32	307	958	2562	8,71	1,15	3078	10 122	25 716	—	38 916	132,24	17,56	15,19
73	Süd-Norddeutſche	100	—	—	100	200	6,65	0,86	199	709	1500	1330	3738	124,39	16,52	18,69
74	Theiß-Bahn	20	145	—	165	475	6,14	0,82	351	2464	4200	800	7815	101,09	13,42	16,45
75	Turnau-Kralup-Prager	24	—	—	24	48	4,16	0,55	60	243	370	330	1003	87,066	11,56	20,89
76	Ungariſche Nordoſt-E.	56	—	—	56	112	5,59	0,74	72	360	680	640	1752	87,42	11,61	15,64
77	Ungariſche Oſtbahn	101	—	—	101	202	5,75	0,76	226	706	1080	1188	3200	91,17	12,10	15,84
78	Ungariſche Weſtbahn	40	—	—	40	80	5,15	0,68	78	304	600	288	1270	81,72	10,85	15,875
	C. Fremdländiſche Bahnen.															
79	Niederländiſche Staats-E.	241	14	—	255	524	4,23	0,56	1506	2728	6370	—	10 604	85,60	11,36	20,22
80	Grand Central Belge	207	24	—	231	486	6,74	0,89	1056	1861	6534	—	9451	131,02	17,39	19,44
81	Lüttich-Maſtrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
82	Niederländiſche Central-E.	72	—	—	72	144	10,74	1,43	368	500	1292	—	2160	161,07	21,38	15,0
83	Niederländiſche Rhein-E.	216	1*	—	217	435	15,63	2,07	2122	2830	5482	—	10 434	374,92	49,77	24,15
84	a. Warſchau-Wiener	48	66*	—	114*	294	6,34	0,84	294	1310	1680	1510	4794	103,22	13,72	16,31
	b. Warſchau-Bromberger	20	62*	—	82	2 26	11,47	1,52	198	718	1440	1465	3821	193,96	25,75	16,90

Transportmittel.

100				101			102				103			104							
Postwagen:				Achsen unter denselben:			Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen):							
a. 4- rädrige. Anzahl	b. 6- rädrige. Anzahl	c. 8- rädrige. Anzahl	d. zusammen. Anz.	a. überhaupt. Anzahl	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4- rädrige. Anzahl	b. 6- rädrige. Anzahl	c. 8- rädrige. Anzahl	d. zusammen. Anz.	a. überhaupt. Anzahl	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige offene. Anzahl	b. 4rädrige bedeckte. Anzahl	c. 6rädrige offene. Anz.	d. 6rädrige bedeckte. Anz.	e. 8rädrige offene. Anz.	f. 8rädrige bedeckte. Anz.	g. Zusammen. Anz.	
—	—	—	—	—	—	—	2	3	—	5	13	1,37	0,18	26	58	—	—	21	6	111	41
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	8	0,79	0,10	88	38	—	—	—	—	126	42
—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12	24	1,03	0,14	250	70	—	—	—	—	320	43
—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9	18	0,56	0,07	165	460	—	—	—	—	625	44
10	—	—	10	20	0,43	0,06	88	—	—	88	176	3,93	0,51	2082	678	33	—	—	—	2793	45
—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	19	57	1,48	0,196	1072	131	14	10	—	—	1227	46
39	1	—	40	81	0,77	0,10	144	—	—	144	288	2,74	0,37	5223	843	3	—	8	—	6077	47
3	—	—	3	6	0,89	0,12	10	4	—	14	32	4,74	0,63	134	120	12	—	—	—	266	48
—	—	—	—	—	—	—	40	32	—	72*	176	3,05	0,40	954	1138	14	7	—	36	2149	49a
—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	12	36	1,59	0,21	227	213	—	—	—	—	440	- b
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	8	1,12	0,15	59	75	—	—	—	—	134	50
—	4	—	4	12	0,23	0,03	28	—	—	28	56	1,09	0,14	999	479	—	—	—	—	1478	51a
—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	12	0,88	0,12	69	58	—	—	—	—	127	- b
8	—	—	8	16	0,30	0,04	18	—	—	18	36	0,69	0,09	260	395	—	—	—	—	655	52
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	8	1,05	0,14	25	50	—	—	—	—	75	53
—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20	40	4,65	0,61	1330	100	—	—	—	—	1430	54
7	—	—	7	14	0,72	0,10	7	—	—	7	14	0,72	0,10	434	128	—	—	—	—	562	55
s. K 102a	—	—	—	—	—	—	18*	—	—	18	36	1,34	0,17	765	264	—	—	—	—	1029	56
6	—	—	6	12	0,44*	0,06*	17	—	—	17	34	1,25*	0,16*	1102	156	—	—	—	—	1258	57
2	—	—	2	4	0,59	0,08	3	—	—	3	6	0,89	0,12	175	18	—	—	—	—	193	58
2	—	—	2	4	0,44	0,06	3	—	—	3	6	0,67	0,09	148	27	—	—	—	—	175	59
29	—	—	29	58	0,74	0,10	75	—	—	75	150	1,92	0,25	434	2592	8	1	5	37	3077	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	12	2,26	0,30	356	—	—	—	—	4	360	61
12	—	—	12	24	0,294*	0,04*	132	—	—	132	264	3,235*	0,43*	4215	2850	1	—	106	207	7379	62a
2	—	—	2	4	0,21	0,027	16	—	—	16	32	1,68	0,22	350	305	—	—	—	—	655	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
36	—	—	36	72	1,01	0,13	28	—	—	28	56	0,79	0,10	710	1035	—	—	—	—	1745	63
—	—	—	—	—	—	—	92	—	—	92	184	2,64	0,35	678	2403	—	—	—	—	3081	64a-c
—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9	18	4,71	0,62	384	90	—	—	10	—	484	- d
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	8	1,04	0,14	409	165	—	—	4	—	578	- e
—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12	24	1,26	0,17	245	128	—	—	—	—	373	65
10	—	—	10	20	0,32	0,04	29	—	—	29	58	0,94	0,12	659	379	—	—	—	—	1038	66
7	—	—	7	14	0,40	0,05	12	—	—	12	24	0,68	0,09	100	448	—	—	—	—	548	67a
—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	12	1,01	0,13	35	150	—	—	—	—	185	- b
7	—	—	7	14	0,47	0,06	14	—	—	14	28	0,94	0,125	85	374	—	—	—	—	459	- c
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	8	0,99	0,13	287	50	—	—	—	—	337	68
20	—	—	20	40	0,50	0,066	56	—	—	56	112	1,41	0,19	1028	832	—	—	—	—	1860	69
10	—	5	15	40	0,19	0,025	210	5	55	270	655	3,09	0,41	3669	4693	72	1	785	610	9830	70a
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	4	1,06	0,14	91	7	—	—	—	—	98	- b
5	3	—	8	19	0,49	0,06	16	—	—	16	32	0,83	0,11	526	329	—	—	—	—	855	71
35	—	—	35	70	0,24	0,03	197	—	30	227	514	1,747	0,23	4250	4936	—	—	35	10	9231	72
—*	—	—	—	—	—	—	18	—	—	18	36	1,20	0,16	575	316	—	—	—	—	891	73
21	—	—	21	42	0,54	0,07	38	15	—	53	121	1,57	0,21	437	1084	—	—	—	—	1521	74
—	—	—	—	—	—	—	6*	—	—	6	12	1,04	0,14	251	100	—	—	—	—	351	75
10	—	—	10	20	1,0	0,13	15	—	—	15	30	1,50	0,20	401	23	—	—	—	—	424	76
7	—	—	7	14	0,40	0,03	30	—	—	30	60	1,71	0,23	273	287	—	—	—	—	560	77
2	—	—	2	4	0,237	0,034	10	—	—	10	20	1,256	0,171	135	111	—	—	—	—	246	78
2	—	—	2	4	0,03	0,004	93	—	—	93	186	1,50	0,20	1784	746	—	—	—	—	2530	79
—	—	—	—	—	—	—	111	6	—	117	240	3,23	0,44	3949	844	—	—	10	—	4803	80
—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	8	16	4,15	0,35	139	22	—	—	—	—	161	81
—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	14	28	2,09	0,27	64	42	—	—	—	—	106	82
—	—	—	—	—	—	—	74	—	—	74	148	5,32	0,70	737	679	—	—	—	—	1416	83
—	—	—	—	—	—	—	15	16	—	31	78	1,60	0,22	1228	741	158	79	78	—	2284	84a
—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	12	36	1,43	0,24	64	114	140	80	—	—	398	- b

(Fortſ.) **I. Beſtand der**

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	105			106				107	108	109
		Achſen unter den Güterwagen:			Arbeitswagen:				Schneepflüge.	Streckenwagen und Draiſinen.	Sonſtige Transportmittel.
		a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zuſammen.			
		Anzahl.			Anzahl.				Anzahl.	Anzahl.	
	I. Staatsbahnen.										
1	Badiſche	7911	60,69	8,06	211	—	—	211	14	20	
2	Bayeriſche	15 368	57,94	7,69	315	236	—	551	27	113	121 Stations- u. 64 Conducteur-Dienſtwagen
3	Friedrich-Franz-E.	1524	35,80	4,75	40	—	—	40	—	43	
4	Main-Neckar-E.	704	60,33	8,03	4	—	—	4	3	4	
5	Oldenburgiſche	428	19,59	2,60	60	—	—	60	—	—	3 Torfwagen
6	Bebra-Hanauer	798	41,56	5,53	40	—	—	40	—	6	
7	Hannoverſche	11 515	99,37	13,19	133	—	45	178	—	12	
8	Main-Weſer-B.	1572	59,48	7,90	46	—	—	46	—	6	
9	Naſſauiſche	2342	84,93	11,37	—	—	—	—	—	1	1 Salonwagen
10	Niederſchl.-Märk.-u.Schleſ.Geb.	11 030	147,10	19,53	97	17	8	122	—	104	4 Ueberladewagen
11	Preuß. Oſtbahn	9517	60,33	8,01	259	137	—	396	8	224	
12	Saarbrücker	5562	253,63	33,67	101	—	—	101	—	—	
13	Weſtfäliſche	4428	85,38	11,34	97	—	—	97	—	33	14 Umladewagen
14	Sächſiſche Staats-E.	20849*	175,84*	23,35*	—	—	—	—*	—*	—*	
15	Württembergiſche	7686	53,98	7,16	124	—	—	124	4	—	8 Kranken- und Gefangenen-Wagen
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergiſch-Märkiſche	27 808	283,55	37,65	ſ. R. 104a	—	—	—	—	—	Eine ſtehende Maſchine bei dem Rhein-Trajekt zwiſchen Homberg und Ruhrort.
	b. Heſſiſche Nordbahn	726	36,63	4,86	ſ. R. 104a	—	—	—	—	—	
17	a. Oberſchleſiſche b. Breslau-Poſen-Glogauer	12561	200,17	26,57	40	—	—	40	—	5	
	c. Stargard-Poſener	759	33,54	4,45	9	16	—	25	—	2	
	d. Neiſſe-Brieger	142	22,98	3,05	—	—	—	—	—	1	
	e. Wilhelms-Bahn	2182	88,45	11,74	—	—	—	—	—	2	
18	Rhein-Nahe-E.	1148	71,17	9,45	37	—	—	37	—	—	2 Dampfſchiffe, 5 Schalden und 2 Ausgleichungswagen, gemeinſchaftlich mit der Naſſauiſchen Bahn.
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	8	5,13	0,68	—	—	—	—	—	—	
	c. Zittau-Reichenberger	222*	62,54	8,30	—	—	—	—	—	—	
	b) in Privatverwaltung.										
20	a. Altona-Kieler	996	30,93	4,11	40	—	—	40	3	31	1 ſtehende Maſchine am Quai
	b. Schleswigſche	574	18,82	2,50	21	—	—	21	6	—	1 Waſſerwagen
21	Bayeriſche Oſtbahnen	4988	60,98	8,09	50	—	—	50	—	15	
22	Berlin-Anhaltiſche	3464	70,50	9,36	80	—	—	80	3	89	
23	Berlin-Görlitzer	1504	54,49	7,23	—	—	—	—	—	15	
24	Berlin-Hamburger	4719	118,81	15,77	111	—	—	111	—	6	1 Dampfdraiſine u. 2 vierr. Transportwagen
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	2909	148,57	19,76	193	33	—	226	—	41	
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1445	48,85	6,49	—	2	—	2	—	46	1 Salon- u. 2 Seil- u. Bremswagen
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	836	36,59	4,86	—	—	—	—	—	23	
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	684	26,14	3,47	50	—	—	50	—	31	
	Berlin-Stettiner d. Vorpommerſche	1118	36,70	4,88	62	—	—	62	—	26	1 Salon- und 1 Bahnreviſionswagen
27	Braunſchweigiſche	3522	87,81	11,66	2	—	—	2	—	—	
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	3004	75,66*	10,04	59	—	—	59	—	—	
29	Frankfurt-Hanauer	366	67,03	8,90	—	—	—	—	—	1	
30	Glückſtadt-Elmshorner	108	24,0	3,19	11	—	—	11	—	—	2 Drehwagen
31	Heſſiſche Ludwigs-E.	2944	53,36	7,08	27	—	—	27	1	48	2 Trajekt-Dampfboote und 3 Schalden
32	Homburger	42	17,43	2,31	—	—	—	—	—	—	
33	Kirchheimer	—	—	—	2	—	—	2	—	—	
34	Köln-Mindener	20 839	293,85	39,01	640	4	—	644	76*	7	
35	a. Leipzig-Dresdener b. Cottbus-Großenhainer	4032	99,24*	13,18	86	—	—	86	—	70	
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	8	10,0	1,33	2	—	—	2	—	1	
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg)	652	44,20	5,87	—	18	—	18	—	—	
38	Märkiſch-Poſener	1100	30,52	4,05	—	—	—	—	—	4	
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	3585	185,18	24,58	—	—	—	—	—	44	
	b. Halle-Kaſſeler	1738	78,43	10,41	40	—	—	40	—	53	
40	a. Magdeburg-Halberſtädter ꝛc. b. Berlin-Hannoverſche c. Aſchersleben-Könnern	6835	78,67	10,44	53	—	—	53	—	3	

Transportmittel.

110		111						112		113	114	
Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen.		Gesammt-Ladungsfähigkeit						Durchschnittlich pro Bahnlänge.		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Post-Wagen. Zoll-Ctr.	b. der Gepäck-Wagen.	c. der Güter-Wagen. Zoll-Ctr.	d. der Equipage- u. Viehwagen.	e. der Arbeits-wagen.	f. zusammen. Zoll-Ctr.	pro Meile Zoll-Centner.	pro Kilometer	Zoll-Ctr.	Millimeter.	
127	364	1280	16 148	758 861	i. K. 111 c.	18 930	795 219	*6101*	*810*	100	137	1
1425	—	—	40 480	1 231 780	18 000	53 220	1 343 480	*5065*	*672*	150	130	2
71	118	—	3115	95 090*	9790*	8000	116 030	*2726*	*361*	100	130	3
147	—	280	2340	35 650	19 400	320	57 990	*4986*	*662*	100	140	4
—	20	—	1315	40 300	i. K. 111 c.	12 000	53 650	*2455*	*326*	100	133	5
51	—	—	3200	73 800	6000	8000	91 000	*4740*	*629*	100	146	6
864	1227	—	13 560	891 450	26 750	19 640	951 400	*8210*	*1090*	100	127	7
637	—	—	4880	113 859	5220	4470	128 429	*4859*	*645*	100	114—152	8
177	—	—	3100	233 100	i. K. 111 c.	—	236 200	*8564*	*1137*	100	127	9
222	908	—	5603	1 050 370	11 052	10 294	1 077 319	*14 368*	*1908*	150	150	10
1820	in K. 110a.	—	10 610	840 805	50 270	63 014	964 699	*6116*	*812*	117	131	11
128	—	200	4000	493 950	4130	9680	511 960	*23 346*	*3100*	100	95—151	12
192	—	—	8315	363 390	i. K. 111 c.	—	371 705	*7167*	*952*	100	135	13
—	—	—	14 250	1 488 420*	„ „ 111 c.	—	1 502 670	*12 673**	*1683**	100	89—124	14
239	—	9600	18 000	664 550	5000	24 800	721 950	*5070*	*673*	146	130	15
1495	—	in K. 111b.	20 215	2 483 665	32 280	—	2 536 160	*25 861*	*3433*	90	85—183	16a
47	—	„ „ 111b.	2000	43 590	200	—	45 790	*2310*	*307*	60	106—144	- b
485	1365	—	10 440	1 071 590	10 500	4800	1 097 330	*17 487*	*2322*	110	131	17 a b
127	67	—	2837	62 306	8238	2049	75 430	*3333*	*443*	113	131	- c
24	12	—	450	8030	210	—	8690	*1406*	*187*	100	124	- d
341	2	—	2580	193 171	1320	—	197 071	*7988*	*1061*	113	131	- e
58	—	—	1200	103 500	3960	3700	112 360	*6966*	*925*	100	114—131	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19a
—	—	—	in K. 111c.	400	—	—	400	*256*	*34*	50	108	- b
—	—	—	400	16 100	i. K. 111 c.	—	16 500	*4648*	*617*	100	108—124	- c
200	—	—	1120	70 920	i. K. 111 c.	4800	76 840	*2386*	*317*	100	114 u. 127	20a
25	—	—	1280	35 700	„ „ 111 c.	2100	39 080	*1281*	*170*	60 u. 80	114 u. 127	- b
344	—	2600	9000	498 800	„ „ 111 c.	10 000	520 400	*6362*	*845*	100	96	21
151	—	—	2040	291 630	1950	8310	303 930	*6185*	*821*	141	eiserne 130, stählerne 124	22
51	—	—	1600	147 000	4300*	—	152 900	*5540*	*736*	100	131	23
421	39	—	5251	392 660	12 915*	11 140	421 966	*10 624*	*1410*	125	138	24
346	—	—	9975	257 510	i. K. 111 c.	29 000	296 485	*15 173*	*2014*	100	91—130	25
196	—	—	2100	117 998	2270	300	122 668	*4147*	*551*	110	137	26a
39	—	—	1440	68 805	3340	—	73 585	*3220*	*427*	100	131	- b
99	—	—	1560	62 000	6400	9878	79 838	*3051*	*405*	100	137	- c
66	—	—	1966	89 420	11 499	9840	112 725	*3701*	*491*	95	128	- d
160	219	—	8100	272 860	3000	60	284 020	*7081*	*940*	100	126	27
160	189	—	2100	289 355	10 590	7670	309 715	*7801**	*1036*	120	131	28
120	—	—	960	22 800	9480	—	33 240	*6088*	*808*	100	130	29
2	—	250	150	8300	i. K. 111 c.	880	9580	*2129*	*284*	100	131	30
202	—	3400	10 350	285 300	„ „ 111 c.	3360	302 410	*5481*	*728*	100	139	31
12	—	—	360	3720	—	—	4080	*1693*	*225*	100	131	32
11	—	—	400	—	—	—	400	*463*	*61*	—	—	33
in K. 110b.	1207*	—	6880	1 803 650	12 900	64 560	1 887 990	*26 622*	*3535*	150	144	34
272	79	1440	4620	352 200	2550	8600	369 410	*9092**	*1207*	100 u. 150	127	35
25	2	—	—	320	—	100	420	*525*	*69*	40	86	36
96	—	—	1080	51 301	2406	2520	57 307	*3885*	*516*	100	131	37
30	—	1050	2280	99 200	10 800	—	113 330	*3144*	*417*	100	130	38
325	—	1350	3360	295 025	1330	—	301 065	*15 551*	*2065*	100	127	39a
—	150	900	2400	184 570	i. K. 111 c.	8580	196 750	*8879*	*1179*	106	130	- b
353	—	3320	7125	529 197	60 390	5101	605 133	*6965*	*925*	92	141	40

	105			106				107	108	109
									(Fortf.)	**I. Bestand der**
A. Deutsche Eisenbahnen.	Achsen unter den Güterwagen:			Arbeitswagen:				Schneepflüge.	Streckenwagen und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.
	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.			
II. Privatbahnen (Fortf.)	Anzahl.			Anzahl				Anzahl	Anzahl	
41 Niederschlesische Zweigbahn	276	29,05	3,56	16	—	—	16	—	1	
42 Nordhausen-Erfurter	252	24,85	3,30	15	—	—	15	—	6	
43 Oberhessische	640	27,39	3,64	—	—	—	—	—	—	
44 Ostpreußische Südbahn	1259	38,35	5,12	S. S. 104a	—	—	—	—	15	
45 Pfälzische Eisenbahnen	5619	121,91	16,19	3	—	—	3	3	2	
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	2478	60,90	8,08	—	—	—	—	—	—	
47 Rheinische	12 173	115,88	15,38	434	—	—	434	—	11	13 Hilfs- und 12 Bergbremswagen
48 Taunus-E.	544	80,59	10,69	—	—	—	—	—	—	2 Dampfboote
49 a. Thüringische	4391	75,98	10,09	159	—	—	159	—	1	
b. Werra-E.	880	38,75	5,14	—	—	—	—	—	—	
50 Tilsit-Insterburger	268	37,43	4,97	S. S. 104a	—	—	—	—	1	
B. Oesterreichische Bahnen.										
Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	2956	57,78	7,67	—	—	—	—	7	112	
51 Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	254	18,64	2,47	—	—	—	—	1	15	
52 Alföld-Fiumaner	1310	25,07	3,33	—	—	—	—	5	37	2 Trajekt-Ponten u. 5 Aufahrtwagen
53 Arad-Temesvarer	150	19,76	2,63	—	—	—	—	—	10	
54 Aussig-Teplitzer	2860	332,56	44,15	40	—	—	40	1	4	
55 Böhmische Nordbahn	1124	58,39	7,75	16	—	—	16	4	2	
56 Böhmische Westbahn	2058	77,19	10,25	20	—	—	20	5	112	
57 Buschtěhrader	2516	87,19	11,58	—	—	—	—	8	145	
58 Dux-Bodenbacher	386	57,20	7,60	—	—	—	—	1	20	
59 Fünfkirchen-Barcs'er	350	38,93	5,17	—	—	—	—	2	2	
60 Galizische Carl-Ludwig-Bahn	6247	80,14	10,64	81	—	—	81	14	10	
61 Graz-Köflacher	728	137,10	18,20	—	—	—	—	1	—	
62 a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	15 385	188,56*	25,03*	264	—	—	264	20	52	
b. Mährisch-Schlesische Nordb.	1310	69,02	9,16	—	—	—	—	3	6	
c. Ostrau-Friedlander	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	3490	49,15	6,52	—	—	—	—	10	—	
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn, b. Neumarkt-Braunau, c. Budw.-Summerau	6162	88,57	11,76	—	—	—	—	14	7	
d. Lambach-Gmunden	988	258,64	34,35	—	—	—	—	2	2	
e. Pferdebahn	1164	152,16	20,20	61	—	—	61	—	—	
65 Kaschau-Oderberger	746	39,30	5,22	—	—	—	—	3	63	
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	2076	33,81	4,49	—	—	—	—	14	76	
67 a. Lemberg-Czernowitzer	1096	31,20	4,14	—	—	—	—	6	—	
b. Czernowitz-Suczawaer	370	31,12	4,13	—	—	—	—	2	—	
c. Rumänische Linie	918	30,87	4,10	—	—	—	—	4	—	
68 Mohacs-Fünfkirchner	674	83,41	11,07	24	—	—	24	1	1	
69 Oesterreichische Nordwestbahn	3720	46,78	6,21	—	—	—	—	4	—	
70 a. Oesterreichische Staats-E.-G.	22 523	106,24	14,10	—	—	—	—	45	—	
b. Brünn-Rossitzer	196	51,85	6,89	—	—	—	—	1	—	
71 I Siebenbürger	1710	44,44	5,90	40	—	—	40	4	56	
72 Südbahn und Tiroler	18 552	63,04	8,37	193	—	110	303	72	128	
73 Süd-Norddeutsche	1782	59,30	7,87	—	—	—	—	6	—	
74 Theiß-Bahn	3042	39,35	5,22	200	—	—	200	8	111	
75 Turnau-Kralup-Prager	702	60,94	8,09	—	—	—	—	—	3	
76 Ungarische Nordost-E.	848	42,31	5,62	—	—	—	—	2	—	
77 Ungarische Ostbahn	1120	31,91	4,24	150	—	—	150	5	—	
78 Ungarische Westbahn	492	31,66	4,20	—	—	—	—	2	17	
C. Fremdländische Bahnen.										
79 Niederländische Staats-E.	5060	40,84	5,42	—	—	—	—	—	—	1 Dampfboot
80 Grand Central Belge	9626	128,30	17,03	12	—	—	12	—	—	4 Brems- und 9 Hilfswagen
81 Lüttich-Mastrichter	322	83,42	11,07	—	—	—	—	—	—	
82 Niederländische Central-E.	212	15,81	2,09	—	—	—	—	—	5	
83 Niederländische Rhein-E.	2832	101,76	13,51	119	—	—	119	—	2	
84 a. Warschau-Wiener	4961	106,92	14,19	98	76	6	180	—	10	
b. Warschau-Bromberger	1016	51,57	6,85	—	—	—	—	—	—	

Transportmittel.

110		111						112		113	114	
Anzahl der in Reserve vorhandenen Achsen.		Gesammt-Ladungsfähigkeit						Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güter-wagen-Achse	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Post-Wagen.	b. der Gepäck-Wagen.	c. der Güter-Wagen.	d. der Equipage- u. Viehwagen.	e. der Arbeits-wagen.	f. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
		Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Centner.	Zoll-Centner.	Zoll-Ctr.	Millimeter.	
60	5	—	920	16 844	864	1180	19 808	2085	277	100	130	41
43	—	—	800	24 000	1200	3000	29 000	2860	380	100	126	42
30	—	—	2400	48 000	16 000	—	66 400	2812	377	100	130	43
—	64	—	1305	80 500	31 720	—	113 525	3501	465	100	131	44
—	—	480	13 800	226 910	8250	—	449 440	9751	1295	100	127	45
90	129	—	3255	247 786	i. K. 111c	—	251 041	6170	819	100	124	46
611	—	—	28 690	1 206 010	13 970	43 400	1 292 070	12 299	1633	150	144	47
—	78	600	2240	47 070	i. K. 111c	—	49 910	7394	981	100	130	48
208	—	—	8440	324 150	2420	—	335 010	5797	770	100	101—137	49a
90	—	—	1440	57 220	i. K. 111c	—	58 660	2583	343	100	130	- b
—	—	—	640	18 996	2850	3165	25 651	3582	476	94	131	50
170	—	800	5600	295 600	i. K. 111c	—	305 000	5962	792	100	127	51a
46	—	—	1200	25 400	= = 111c	—	26 600	1952	260	100	127	- b
—	—	960	2160	124 600	5680	—	133 400	2554	339	100	120	52
—	—	—	400	15 000	—	—	15 400	2029	269	100	126	53
41	—	—	4000	280 725	20 000	800	305 525	35 526	4717	100	123	54
35	—	1400	1400	108 400	4000	3200	118 400	6151	817	100	85	55
144	—	—	3600	195 800	7950	4000	211 350	7927	1052	100	125	56
268	22	1200	3400	270 495	i. K. 111c	—	275 095	9572	1271	105—118	127	57
—	—	400	600	41 900	—	—	42 900	6357	844	110	118—125	58
26	—	400	600	25 400	9600	—	36 000	4004	532	100	118	59
594	—	5800	15 000	613 410	i. K. 111c	16 200	650 410	8343	1108	100	125	60
24	—	—	600	71 600	400	—	72 600	13 672	1815	100	104—123	61
812	75	1680	19 230	1 378 940	16 950	27 400	1 444 200	17 701*	2350*	90,7	127	62a
—	24	372	2988	128 500	11 250	—	143 110	7540	1001	106,6	127	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
150	200	7200	5600	349 000	i. K. 111c	—	361 800	5095	676	100	125	63
—	150	—	7360	135 600	481 600	—	624 560	8977	1192	100	125	64ac
—	50	—	270	25 180	450	—	25 900	6780	900	45	75	- d
—	—	—	160	28 900	—	i. K. 111c	29 060	3799	504	35	60	- e
10	36	—	1800	74 725	2000	—	78 525	4137	549	112	125	65
—	—	2000	5800	141 200	66 400	—	215 400	3508	466	100	125	66
390	—	1400	2400	60 000	49 600	—	113 400	3228	428	100	123	67a
—	—	—	1200	20 000	17 000	—	38 200	3213	424	100	123	- b
256	—	1400	2800	72 000	19 800	—	96 000	3228	428	100	123	- c
80	—	—	672	56 280	3488	2880	63 320	7837	1040	100	118	68
—	142	2000	11 200	343 800	52 110	—	409 110	5143	683	112	126	69
4191	1165	1400	34 105	1 873 920	102 936	—	2 012 361	9492	1260	112	131	70a
22	—	—	360	18 700	40	—	19 100	5053	671	100	125	- b
95	—	950	1600	143 800	26 600	8000	180 950	4702	624	100	123	71
283	—	4200	30 540	1 812 700	30 600	59 300	1 937 340	6583	874	100	125	72
36	—	—	3024	179 650	4000	—	186 674	6212	825	125	126	73
265	—	1260	3630	242 600	27 108	38 150	312 748	4045	537	100	123	74
30	—	—	1200	62 800	6200	—	70 200	6094	809	105	121	75
—	—	2000	3000	84 800	i. K. 111c	—	89 800	4481	595	100	131	76
72	—	700	3000	57 400	54 600	22 500	138 200	3937	523	112	127	77
—	44	200	1000	47 000	1700	—	49 900	3211	426	100	126	78
—	71	—	18 600	412 260	60 400	—	491 260	3965	526	100	124	79
46	—	—	23 400	744 140	57 680	2400	827 620	11 031	1464	100	120	80
—	—	—	1280	31 640	360	—	33 280	8622	1145	100	131	81
4	—	—	840	4920	7960	—	13 720	1023	136	60	113	82
370	i. K. 110a	—	9090	223 120	12 760	22 055	267 025	9595	1274	100	140	83
—	—	2639	5291	363 263	i. K. 111c	15 605	386 798	8336	1107	100	127	84a
—	—	—	1920	61 080	1640	—	64 640	3281	436	100	127	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

II. Anschaffungskosten der

	115			116			117		
	Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Postwagen		
	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.
	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
I. Staatsbahnen.									
1 Badische	4 259 046	32 674	4338	1 678 510	12 877	1710	72 054	553	73
2 Bayerische	8 975 564	33 838	4493	2 124 469	8009	1063	144 512	545	72
3 Friedrich-Franz-E.	1 092 317	25 659	3407	335 052	7871	1045	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	482 546	41 491	5508	256 874	22 087	2932	in Kol. 119 a	in Kol. 119 b	in Kol. 119 b
5 Oldenburgische	265 532	12 152	1614	140 625	6436	855	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	680 600	35 448	4706	250 260	13 034	1731	—	—	—
7 Hannoversche	4 582 052	39 539	5250	1 197 309	10 332	1370	—	—	—
8 Main-Weser-B.	1 219 204	46 130	6124	363 684	13 760	1826	in Kol. 116 a	in Kol. 116 b	in Kol. 116 b
9 Nassauische	631 502	22 897	3040	307 864	11 163	1482	—	—	—
10 Niederschl.-Märk.-u.Schles.Geb.	4 555 300	60 753	8067	998 631	13 319	1768	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	4 087 761	25 914	3441	1 245 495	7896	1048	—	—	—
12 Saarbrücker	1 474 028	67 211	8923	289 644	13 208	1754	3834	175	23
13 Westfälische	2 156 950	41 592	5522	375 472	7240	961	—	—	—
14 Sächsische Staats-E.	5 342 329*	45 056*	5982*	1 550 265	13 075*	1736*	—	—	—
15 Württembergische	4 039 986	28 373	3766	1 295 879	9101	1208	176 582	1240	165
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische	7 165 659*	73 067	9701	1 094 841	11 164	1482	in Kol. 118 a	—	—
b. Hessische Nordbahn	1 038 718	52 408	6958	156 680	7905	1050	" " 118 a	—	—
17 a. Oberschlesische, b. Breslau-Posen-Glogauer	3 662 910	58 373	7750	519 967	8776*	1165*	—	—	—
c. Stargard-Posener	703 338	31 080	4126	145 282	6419	852	—	—	—
d. Neisse-Brieger	101 075	16 355	2171	28 444	4602	611	—	—	—
e. Wilhelms-Bahn	606 850	24 598	3266	76 745	3403*	451	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	629 413	39 021	5181	90 086	5585	742	—	—	—
19 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	31 432	20 149	2675	11 132	7136	947	—	—	—
c. Zittau-Reichenberger	101 643	28 632	3801	32 788	9236	1226	—	—	—
b) in Privatverwaltung.									
20 a. Altona-Kieler	565 264	17 555	2331	237 497	7376	979	—	—	—
b. Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
21 Bayerische Ostbahnen	2 240 610	27 391	3636	826 605	10 105	1341	51 944	635	84
22 Berlin-Anhaltische	1 502 793	30 580	4060	537 461	10 937	1452	—	—	—
23 Berlin-Görlitzer	575 300	20 844	2767	171 549	6216	825	—	—	—
24 Berlin-Hamburger	1 829 419	46 058	6115	697 294	17 555	2331	—	—	—
25 Berlin-Potsdam-Magdeburger	1 328 500	67 989	9027	741 937	37 970	5041	—	—	—
26 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	952 900	33 229	4412	263 680	8914	1183	—	—	—
Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	445 400	19 492	2588	161 268	7058	937	—	—	—
Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	463 300	17 704	2350	204 422	7811	1037	—	—	—
Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	578 715	18 999	2523	269 615	8851	1175	—	—	—
27 Braunschweigische	2 469 797	61 576	8175	584 884	14 582	1936	—	—	—
28 Breslau-Schweidnitz-Freiburger	1 040 830	26 217*	3480	282 927	7127*	946	—	—	—
29 Frankfurt-Hanauer	300 148*	54 972	7298	146 887*	26 902	3571	—	—	—
30 Glückstadt-Elmshorner	70 542	15 676	2081	18 686	4152	552	2941	653	87
31 Hessische Ludwigs-E.	1 712 910	31 047	4122	465 312	8434	1119	in Kol. 118 a	in Kol. 118 b	in Kol. 118 b
32 Homburger	71 907	29 837	3961	67 705	28 093	3730	—	—	—
33 Kirchheimer	19 000	21 965	2916	9520	11 006	1461	—	—	—
34 Köln-Mindener	6 145 979	86 664	11 506	646 262	9113	1210	—	—	—
35 a. Leipzig-Dresdener, b. Cottbus-Großenhainer	1 308 150	32 197*	4275	455 596	11 213*	1489	34 380	846*	112
36 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	48 331	6412	47 695	59 619	7909	—	—	—
37 Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	329 730	22 355	2968	147 800	10 020	1330	—	—	—
38 Märkisch-Posener	720 000	19 974	2652	373 100	10 351	1374	—	—	—
39 a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz.	1 036 342	53 530	7107	299 913	15 491	2057	—	—	—
b. Halle-Kasseler	684 140	30 873	4099	256 035	11 554	1534	—	—	—
40 a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc., b. Berlin-Hannoversche, c. Aschersleben-Könnern	2 520 644	29 013	3852	578 716	6661	884	—	—	—

Transportmittel.

118			119			120	121	122	123	
Gepäckwagen			Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge, Strecken-wagen und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
208 604	1600	212	3 797 935	29 136	3868	61 429	12 063	—	—	1
331 611	1250	166	7 500 688	28 278	3754	157 235	in Kol. 120	in Kol. 120	3 042 430*	2
37 800	888	118	830 399	19 507	2590	21 480	900	—	—	3
in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b	412 056	35 430	4703	—	—	—	—	4
16 097	737	98	220 785	10 105	1342	24 222	—	1285	—	5
38 736	2018	268	462 681	24 098	3199	36 160	1357	—	—	6
203 913	1760	234	5 487 466	47 352	6287	121 964	—	—	—	7
60 180	2277	302	906 196	34 287	4551	23 498	1500	—	—	8
48 847	1771	235	1 080 484	39 176	5201	—	280	—	—	9
138 729	1850	246	5 725 916	76 366	10 139	93 597	—	—	—	10
221 378	1403	186	5 548 122	35 173	4670	411 786	42 797	—	—	11
71 050	3239	430	2 610 093	119 019	15 802	50 360	—	—	—	12
124 626	2403	319	2 094 960	40 396	5363	62 745	2282	16 100	—	13
141 674	1195*	159*	7 141 655*	60 232*	7997*	—*	—*	—	—	14
109 044	766	102	3 840 472	26 971	3580	74 071	751	10 012	—	15
256 951	2620	348	12 299 506	125 416	16 651	—	—	627 118	in Kol. 118	16a
29 404	1484	197	324 819	16 388	2176	in Kol. 119a	—	—	—	- b
126 147	2129*	283*	5 767 670	91 915	12 203	—	—	—	—	17ab
26 602	1175	156	404 930	17 893	2375	74 074	—	—	—	- c
4758	769	103	65 087	10 531	1398	—	—	—	—	- d
25 475	1130*	150	1 050 911	42 599	5656	—	—	—	—	- e
14 556	902	120	585 480	36 298	4819	23 680	—	83 090	—	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19a
in Kol. 119a	—	—	3000	1923	255	—	—	—	—	- b
3897	1098	146	93 841	26 434	3509	—	—	—	—	- c
in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b	485 106	15 065	2000	in Kol. 119a	941	234	—	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
151 430	1851	246	2 868 807	35 071	4656	48 941	—	—	—	21
30 639	623	83	1 979 118	40 273	5347	22 500	—	—	—	22
18 520	671	89	743 609	26 942	3577	—	1100	2340	—	23
98 520	2480	329	2 796 328	70 401	9347	68 550	2000	4034	—	24
175 176	8965	1190	1 708 072	87 414	11 606	165 385	4590	—	—	25
42 108	1424	189	726 809	24 571	3262	1525	10 080	5550	44 296*	26a
30 954	1355	180	499 289	21 851	2901	—	5500	—	7800*	- b
20 796	795	106	378 950	14 480	1923	30 000	7080	—	17 325*	- c
24 244	796	106	574 873	18 873	2506	45 960	6700	3836	9900*	- d
127 325	3174	421	2 136 537	53 267	7072	216	—	—	—	27
28 185	710*	94	1 701 210	42 852*	5689	73 927	—	—	—	28
18 741*	3432	456	187 638*	34 366	4538	—	228	—	—	29
1800	400	53	44 892	9976	1325	4400	—	141	—	30
118 771	2152	285	1 504 135	27 263	3619	10 588	6550	54 932	—	31
4286	1778	236	22 880	9494	1260	—	—	—	—	32
2880	3330	442	—	—	—	100	—	—	—	33
150 819	2127	282	9 753 476	137 534	18 260	262 445	6300	—	—	34
55 445	1364*	181	1 679 053	41 325*	5487	54 600	5880	—	—	35
—	—	—	1486	1858	246	250	211	—	—	36
16 400	1112	148	318 393	21 586	2866	in Kol. 119a	—	—	—	37
32 110	891	118	506 000	14 038	1864	—	1400	—	—	38
44 900	2319	308	1 800 599	93 006	12 348	—	—	—	—	39a
26 189	1182	157	812 997	36 688	4871	35 360	7049	—	—	- b
122 730	1413	188	3 101 593	35 700	4740	27 666	—	—	—	40

II. Anschaffungskosten der

	A. Deutsche Eisenbahnen.	115			116			117		
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Postwagen		
		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich	
		überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.
	II. Privatbahnen (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
41	Niederschlesische Zweigbahn	190 125	20 013	2657	63 939	6730	893	—	—	—
42	Nordhausen-Erfurter	166 000	16 371	2171	57 475	5668	753	—	—	—
43	Oberhessische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Ostpreußische Südbahn	504 890	15 583	2069	125 970	3905	518	—	—	—
45	Pfälzische Eisenbahnen	1 389 466	30 147	4003	631 040	13 691	1813	6857	149	20
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	940 251	23 108	3068	166 665	4318	573	—	—	—
47	Rheinische	4 677 788	44 529	5912	1 094 351	10 418	1383	—	—	—
48	Taunus-E.	316 081	46 827	6213	239 272	35 448	4703	3176	470	62
49	a. Thüringische	1 900 678	32 889	4367	590 832	10 224	1357	—	—	—
	b. Werra-E.	506 800	22 316	2963	122 750	5405	718	—	—	—
50	Tilsit-Insterburger	86 600	12 095	1606	35 917	5016	666	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.									
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	1 131 800	22 123	2937	367 237	7178	953	17 267	337	45
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	147 200	10 800	1434	43 718	3208	426	—	—	—
52	Alföld-Fiumaner	668 800	12 802	1700	169 153	3238	430	12 933	248	33
53	Arad-Temesvarer	130 000	17 128	2273	33 673	4436	589	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	501 907	58 361	7748	193 959	22 553	2994	—	—	—
55	Böhmische Nordbahn	534 000	27 742	3683	122 250	6351	843	in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b
56	Böhmische Westbahn	715 792	26 848	3564	226 100	8481	1126	—	—	—
57	Buschtěhrader	1 265 796	44 043	5848	260 266	9576*	1271*	11 110	409*	54*
58	Dux-Bodenbacher	101 779	15 083	2003	31 860	4721	627	in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b
59	Fünfkirchen-Barcs'er	206 959	23 020	3057	58 407	6497	863	2928	326	43
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	3 055 100	39 190	5203	752 798	9657	1282	in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b
61	Graz-Köflacher	132 012	24 861	3303	43 885	8265	1097	—	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	4 951 891	60 692*	8058*	1 028 230	12 602*	1673*	in Kol. 118a	in Kol. 118b	in Kol. 118b
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	559 856	29 497	3916	115 744	6098	810	„ „ 118a	„ „ 118b	„ „ 118b
	c. Ostrau-Friedlander	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn, b. Neumarkt-Braunau, c. Budw.-Summerau	3 340 947	48 029	6377	1 254 577	18 036	2394	—	—	—
	d. Lambach-Gmunden	134 400	35 183	4671	—*	—	—	—	—	—
	e. Pferdebahn	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	273 133	14 391	1910	132 113	6960	924	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer, b. Czernowitz-Suczawaer, c. Rumänische Linie	1 122 895	14 629	1942	202 935	2646	351	in Kol. 118a	in Kol. 118b	in Kol. 118b
68	Mohacs-Fünfkirchener	281 452	34 833	4625	30 032	3717	493	—	—	—
69	Oesterreichische Nordwestbahn	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	10 658 114	50 272	6674	1 847 831	8716	1157	44 450	210	28
	b. Brünn-Rossitzer	112 070	29 648	3939	14 647	3875	515	—	—	—
71	I Siebenbürger	669 187	17 390	2310	258 806	6726	893	21 500	559	74
72	Südbahn und Tiroler	9 271 023	31 504	4183	1 814 084	6164	818	in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b
73	Süd-Norddeutsche	1 022 550	34 028	4517	226 249	7529	1000	—	—	—
74	Theiß-Bahn	1 886 598	24 403	3240	511 811	6620	879	in Kol. 118a	in Kol. 118b	in Kol. 118b
75	Turnau-Kralup-Prager	228 822	19 863	2635	57 720	5010	665	—	—	—
76	Ungarische Nordost-E.	528 000	26 347	3498	131 077	6541	868	in Kol. 118a	in Kol. 118b	in Kol. 118b
77	Ungarische Ostbahn	653 427	18 616	2472	232 293	6618	878	11 171	318	42
78	Ungarische Westbahn	295 333	19 005	2523	85 967	5532	734	3133	202	27
	C. Fremdländische Bahnen.									
79	Niederländische Staats-E.	2 160 330	17 439	2315	604 869	4883	648	4481	36	5
80	Grand Central Belge	908 407*	12 107	1607	93 653*	1298	172	—	—	—
81	Lüttich-Mastrichter	87 184	22 587	2999	39 834	10 329	1370	—	—	—
82	Niederländische Central-E.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
83	Niederländische Rhein-E.	1 354 656	48 676	6462	570 435	20 497	2721	—	—	—
84	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Transportmittel.

118			119			120	121	122	123	
Gepäckwagen			Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge, Streckenwagen und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
8687	914	121	149 595	15 747	2091	9750	402	—	—	41
6768	667	89	109 506	10 799	1434	10 710	865	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
13 770	427	57	657 800	20 302	2695	—	2380	—	—	44
103 358	2243	298	2 264 559	49 133	6523	600	800	—	—	45
50 030	1256	172	1 428 559	35 108	4661	—	—	—	—	46
234 894	2236	297	4 592 869	43 721	5805	299 634	3400	31 392	—	47
20 666	3062	406	249 622	36 981	4907	—	—	—*	—	48
111 419	1928	256	1 975 387	34 182	4538	65 728	188	—	—	49a
25 050	1103	146	443 207	19 516	2591	—	—	—	—	- b
7008	979	130	149 883	20 933	2779	in Kol. 119a	450	—	—	50
50 539	984	131	1 495 137	29 225	3880	—	13 433	—	—	51a
10 960	804	107	137 124	10 060	1336	—	1933	—	—	- b
29 460	564	75	633 146	12 120	1609	—	8080	155 000	—	52
7498	988	131	78 056	10 284	1365	—	—	—	—	53
in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b	1 429 934	166 271	22 075	4667	2170	—	—	54
" " 119a	" " 119b	" " 119b	478 359	24 851	3299	in Kol. 119a	4600	—	—	55
27 573	1034	137	1 044 708	39 186	5202	6933	20 680	—	—	56
31 450	1157*	154*	1 198 944	41 717	5539	—	69 706	—	—	57
in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b	167 410	24 809	3294	—	960	1296	—	58
4395	489	65	154 197	17 152	2277	—	3114	—	—	59
in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b	3 920 309	50 289	6676	in Kol. 119a	31 795	—	—	60
4460	840	111	192 935	36 334	4823	—	300	—	—	61
211 591	2593*	344*	7 663 784	93 930*	12 471*	162 001	29 913	—	—	62a
30 932	1630	216	654 440	34 480	4578	50 639	5654	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
151 677	2180	290	3 601 091	51 770	6873	—	19 640	—	—	64a c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- e
19 260	1015	135	378 540	19 997	2655	—	11 487	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
78 694	1025	136	1 132 581	14 720	1955	—	21 800	—	—	67
4965	614	82	372 459	46 096	6120	28 731	2932	—	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
475 497	2243	298	13 936 939	65 740	8727	—	76 512	137 903*	—	70a
2558	677	90	84 211	22 278	2960	—	1000	—	—	- b
24 000	624	83	1 017 210	26 435	3510	39 867	15 251	—	—	71
in Kol. 119a	in Kol. 119b	in Kol. 119b	8 721 200	29 636	3935	in Kol. 119a	in Kol. 119a	—	—	72
21 918	729	96	927 145	30 853	4096	—	6877	—	—	73
107 880	1395	185	1 761 453	22 784	3025	132 957	14 907	—	—	74
9933	862	114	174 670*	15 162	2012	—	1060	—	—	75
51 980	2594	344	643 749	32 123	4265	—	—	—	—	76
50 220	1431	190	690 883	19 683	2613	63 750	9844	—	—	77
16 667	1072	142	225 433	14 507	1926	—	7566	—	—	78
165 833	1339	178	2 324 484	18 764	2491	—	—	1486	—	79
47 263*	655	87	1 507 629*	20 094	2668	—	—	51 704*	—	80
9813	2512	338	113 332	29 361	3900	—	—	—	—	81
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82
124 203	4463	592	1 403 877	50 445	6696	50 356	365	—	—	83
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b

Abschnitt D.

Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

A. Lokomotiven.

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	124 a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter-Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. beim Rangiren der Züge. Meilen.	i. zusammen. Meilen.	125 Davon Nutzmeilen.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	48 742	376 264	328 966	19 132	—	3152	—	nicht notirt	776 256	773 104*
2	Bayerische	252 584	488 193	724 643	in Kol. 124c	200 356	3016	—	329 467	1 998 259	1 668 792
3	Friedrich-Franz-E.	22 750*	43 129	24 503	49 148	2578	5682	4985	27 131	179 906*	145 727* 2063 }
4	Main-Neckar-E.	12 013	64 749	35 884	2316	1169	660	1957	—	118 748	116 131
5	Oldenburgische	—	34 201	23 694	in Kol. 124c	—	5236	799	8199	72 129	63 131
6	Bebra-Hanauer	32 504	49 346*	24 102	11 675	10 697	437	16 227	1276*	146 264	130 037
7	Hannoversche	101 748	248 355	367 013	in Kol. 124c	90 464	16 230	74 047	nicht notirt	897 857	823 810
8	Main-Weser-Bahn	38 363	45 278	73 411	43 441	43 397	1647	34 838	67 149	347 524	245 587
9	Nassauische	4451	85 158	76 105	—	2509	2004	2956	29 587	202 770	170 227
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	74 539	214 433	398 069	in Kol. 124c	—*	11 056	94 368	320 445	1 112 910	698 097
11	Preuß. Ostbahn	157 180	135 491	251 563	" " 124c	52 497	35 618	69 787	188 425	890 561	632 349
12	Saarbrücker	450	60 861	133 924	" " 124c	7048	719	11 860	221 379	436 241	203 002
13	Westfälische	33 440	117 650	199 408	—	21 607	6212	32 946	137 925	549 188	378 317
14	Sächsische Staats-E.	68 775	384 220	421 205	70 725	63 704	10 117	101 332	480 152	1 600 230	1 018 746
15	Württembergische	22 963	366 200	144 636	45 671	35 879	1003	32 451	218 384	867 187	616 352
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	44 293	380 546	553 999	—	50 552	10 301	99 318	788 443	1 927 452*	1 039 691
	b. Hessische Nordbahn	23 207*	34 308	88 209	—	20 815	374	21 675	109 305	297 893*	166 913
17	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	31 066	82 804	351 265	in Kolonne 124c	35 213	7648	45 114	298 933	852 043	507 996*
	c. Stargard-Posener	—	33 008	48 678		10 709	3487	10 355	44 739	150 976	95 882
	d. Neisse-Brieger	—	1179	14 545		256	16	923	6127	23 046	15 996
	e. Wilhelms-Bahn	10 942	11 934	76 947		1565	1888	4794	36 981	145 051	103 276
18	Rhein-Nahe-E.	14 009	20 230	58 498		15 213	909	15 450	—	124 309	108 859
19	a. Gößnitz-Geraer	—*	6765	3259	9997	500	13	750	10 482	31 766	20 534
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	6977	—	67	39	2446	9529	7044
	c. Zittau-Reichenberger	—	—	5690	13 051	726	4	2003	8728	30 202	19 471
	b. in Privatverwaltung.										
20	a. Altona-Kieler	18 858	67 920	23 788	in Kol. 124b	2935	1241	in Kol. 124h	10 031	124 823	114 742
	b. Schleswigsche	13 905	55 854	17 496	i. Kol 124c	2974	279	" " 124h	986	91 494	90 508
21	Bayerische Ostbahnen	89 364	123 309	250 294		47 000	1304	3777	101 020	616 068*	511 271
22	Berlin-Anhaltische	50 635	121 774	86 363		14 284	3191	19 878	57 179	353 304	276 247
23	Berlin-Görlitzer	—	61 439	34 333	—	2697	3232	3420	3004	108 125	101 701
24	Berlin-Hamburger	66 033	32 152	95 230	76 389	23 654	12 674	23 323	—	329 455	306 132
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	47 816	122 180	90 057	—	—	2326	1981	nicht notirt	264 360	262 379
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	18 159	78 096	68 873	in Kolonne 124c	24 404	1697	17 103	94 229	302 561	191 230
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	13 125	38 804	20 227		9693	1476	9862	22 344	115 536	83 330
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	13 997	31 458	20 956		2017	4047	4059	8129	84 663	72 475
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	20 670	42 948	26 390		3685	1243	6861	13 256	115 053	94 936
27	Braunschweigische	64 758	107 546	137 366	32 311	—	—	41 146	204 295	587 422	341 981
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	61 291	71 627	—	7038	8646	15 437	71 984	236 023	148 602
29	Frankfurt-Hanauer	18 232*	8235	12 567*	10 798*	2500	—	3562*	nicht notirt	55 944	52 382*
30	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	10 022	—	13	25	nicht notirt	10 060	10 035
31	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 124b	221 071	129 804	in Kol. 124c	i. K. 124b–e	3976	—	101 428	456 279	334 831 20 020* }
32	Homburger	4049	9018	652	1749	232	354	893	1460	18 407	16 054
33	Kirchheimer	—	in Kol. 124d	—	4557	—	—	—	—	4557	4557
34	Köln-Mindener	84 740	259 042	542 621	—	i. K. 124a–c	i. K. 124a–c	93 322	433 148	1 412 873	886 403*
35	a. Leipzig-Dresdener	in Kol. 124b	172 339	in Kol. 124d	72 084	in Kol. 124d	in Kol. 124d	17 856	82 521	344 800	244 423
	b. Cottbus-Großenhainer	—	15 497	" " 124d	11 141	—	719	32	—	27 389	27 357
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	8614	61*	—	62	—	—	—	8737	8737
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	6059	14 095	16 135	24 345	1240	888	—	38 829	101 591	60 634
38	Märkisch-Posener	—	82 735	18 137	in Kol. 124c	1207	3090	2901	24 956	133 026	105 169
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	23 068	48 555	67 246	22 523	12 799	1069	3443	78 934	257 692	175 265
	b. Halle-Kasseler	—	48 335	46 724	—	14 355	3111	8117	43 063	163 705	112 525
40	a. Magdeburg-Halberstädter rc. } b. Berlin-Hannoversche } c. Aschersleben-Könnern }	11 254	129 148	104 139	51 464	10 290	5392	14 681	202 848	529 216	311 687

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

A. Lokomotiven.

A. Deutsche Eisenbahnen.

		Die Lokomotiven haben zurückgelegt:									
		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen.	c. vor Güter-Zügen.	d. vor gemischten Zügen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen.	f. vor Material- und Arbeitszügen.	g. leer.	h. beim Rangiren der Züge.	i. zusammen.	Davon Nutzmeilen.
		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.	
	II. Privatbahnen (Forts.)										
41	Niederschlesische Zweigbahn	—	7968	9174	6925	1970	2068	1450	6604	36 159	28 105
42	Nordhausen-Erfurter	8061	in Kol. 124a	in Kol. 124d	16 644	709	903	871	4073	31 266	26 322
43	Oberhessische	—	13 404	" " 124d	46 240	288	5497	1075	2760	69 264	65 429
44	Ostpreußische Südbahn	3196	22 901	1664	33 302	4059	5471	4633	29 235	104 466	70 593
45	Pfälzische Eisenbahnen	in Kol. 124b	166 586	303 529	in Kol. 124c	—	in Kol. 124e	nicht notirt	nicht notirt	470 115	470 115
46	Rechte Oder-Ufer-E.	—	43 479	78 716	" " 124c	6000	2168	4180	38 088	172 631	130 363
47	Rheinische	84 392	333 704	398 709	—	—	24 776	36 544	418 762	1 296 887	841 581
48	Taunus-E.	13 283	29 790	7641	—	142	—	3000	10 537	64 393	50 856
49	a. Thüringische	51 320	113 477	139 468	in Kol. 124c	58 689	14 070	57 603	129 328	563 955	377 024*
	b. Werra-E.	—	29 815	3181*	31 731	7757	—	8443	nicht notirt	81 327*	72 484
50	Tilsit-Insterburger	—	5215	in Kol. 124d	5164	183	535	313	nicht notirt	11 410	11 097
B.	**Oesterreichische Bahnen.**										
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	31 804	82 835	37 192	—	11 737	—	45 893	209 461	163 568
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	9021	2118	8875	—	8385	—	1966	30 365	28 399
52	Alföld-Fiumaner	—	3908	562	60 717	104	7007	1040	17 182	90 520	72 298
53	Arad-Temesvarer	—	31	8	8112	—	699	21	—	8871*	8850*
54	Aussig-Teplitzer	—	7052	18 080	17 998	1446	2630	3	98 314	145 523	47 206
55	Böhmische Nordbahn	—	26 506	14 995	19 366	5556	1097	1149	20 917	89 586	67 520
56	Böhmische Westbahn	—	49 187	58 558	1103	14 601	4974	13 288*	12 743	154 451	128 423
57	Buschtěhrader	—	34 016	51 729	in Kol. 124c	3470	7932	3176	16 539	116 862	97 147
58	Dux-Bodenbacher	—	—	67	3718	—	155	—	1925	5865	3785
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	3183	4872	10 515	96	1014	56	233	19 969	19 680
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	—	33 013	136 488	99 944	6345	12 120	11 383	134 672	433 965	287 910
61	Graz-Köflacher	—	4538	16 241	6092	—	293	—	15 070	42 229	27 159
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	47 856	130 874	417 319	89 059	10 447	23 824	28 791	446 421	1 194 591	719 379*
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	—	17 635	13 338	23 641	322	5432	1325	41 291	102 984	60 368
	c. Ostrau-Friedlander	—	69	170	6476	—	912	109	4572	12 308	7627
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	85 988	84 083	in Kol. 124c	8175	9996	in Kol. 124h	74 436	262 678	188 242
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	72 528	102 443	144 642	83 208	28 431	3845	11 444	129 020	575 561	435 097*
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	2949	5782	6214	8713	1319	2984	1008	5895	34 864	27 961
	Kaiserin Elisabeth c. Budw.-Summerau	—	3454	1088	—	—	1444	44	1484	7464	5936
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmunden	1113	5457	10 310	2649	566	668	1205	12 784	34 752	20 763
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	—	1813	5492	17 150	1208	4027	2494	8532	40 716	29 690
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	18 940	15 549	84 482	3509	3970	3860	36 712	167 022	126 450
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	25 690	49 346	25 403	29	6356	3486	nicht notirt	110 310	106 824
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	45	7692	8662	1	4829	1276	nicht notirt	22 505	21 229
	c. Rumänische Linie	—	304	25 392	5351	1179	4456	1836	nicht notirt	38 518	36 682
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	2608	10 285	14 658	213	486	91	10 252	38 593	28 250
69	Oesterreichische Nordwestbahn	—*	15 799*	45 931	46 855	3843	2033	8840	31 845	155 146	114 461
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	82 716	281 357	884 321	72 297	14 026	30 773	in Kol. 124h	840 311	2 205 801	1 365 490
	b. Brünn-Rossitzer	—	2511	14 940	2856	in Kol. 124f	1097	" " 124f	—	21 404	20 307
71	I. Siebenbürger	—	17 069	26 135	26 944	885	3222	801	13 355	88 411	74 255
72	Südbahn und Tiroler	84 347	380 489	696 842	199 370	33 403	6059	36 227	233 904	1 670 641	1 400 510
73	Süd-Norddeutsche	10 167	34 494	65 961	28 634	9670	2010	14 324	40 485	205 745	150 936
74	Theiß-Bahn	—	64 671	72 532	65 021	1121	6291	775	93 506	303 917*	209 636*
75	Turnau-Kralup-Prager	—	17 020	15 475	3073	5	1188	—	4680	41 441	36 761
76	Ungarische Nordost-E.	—	23	1381	9517	16	137	22	nicht notirt	11 096	11 074
77	Ungarische Ostbahn	—	13 750	2144	16 505	—	9362	1247	6692	49 700	41 761
78	Ungarische Westbahn	—	2847	476	2849	—	173	1688	in Kol. 124g	8026	6338
C.	**Fremdländische Bahnen.**										
79	Niederländische Staats-E.	33 005	165 544	75 461	149 824	8177	2529	4344	106 652	545 536	434 540
80	Grand Central Belge	in Kol. 124b	169 499	198 027	63 927	—	3045	4815	114 014	553 327*	434 498
81	Lüttich-Mastrichter	—	12 238	11 744	—	—	—	1311	5100	30 393	23 982
82	Niederländische Central-E.	—	20 124	—	18 555	310	1303	251	2171	42 719	40 297
83	Niederländische Rhein-E.	47 739	118 905	56 095	3162	i. K. 124a–d	10 964	1048	64 699	302 612	236 865
84	a. Warschau-Wiener	in Kol. 124b	232 087	in Kol. 124b	in Kol. 124b	25 343	25 443	16 635	nicht notirt	299 508	282 873
	b. Warschau-Bromberger	—	82 680	" " 124b	" " 124b	7453	4406	6464	nicht notirt	101 003	94 539

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) **A. Loko-**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	126				127				128		129		
		Im Betriebsjahre 1871 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven				
										Holz zum Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell- Züge. Anz.	b. Personen- Züge. Anz.	c. Güter- und gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits- Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell- Zügen. Achsen.	b. Personen- Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits- Zügen. Achsen.	a. überhaupt. Klftr.	b. pro Nutzmeile. Cbff.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt. Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cbff.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	9638	73 327	25 047	267	11,19	18,11	60,70	33,48	1374	0,19	—	—	—
2	Bayerische	14 452	28 076	161 168	1440	12,0	26,0	54,0	38,0	3508,30	0,227	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	730	2991	5032	957	13,95	19,66	32,78	13,01	222	0,16	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	940	4162	2748	280	—	—	—	—	322	0,29	—	—	—
5	Oldenburgische	—	6245	4780	1546	—	25	25	25	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	1667	2614*	2183	256	20,90	21,92*	63,50	63,19	195,5	0,162	—	—	—
7	Hannoversche	6100	28 459	44 755	8322	19,23	24,38	85,76	28,91	34,1*	0,01	—	—	—
8	Main-Weser-B.	1447	1020	6255	869	21,22	47,52	83,07	20,08	430	0,189	—	—	—
9	Nassauische	340	8664	9995	420	15,0	18,0	47,0	9,0	173,94	0,11	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Gb.	1460	17 190	13 934	11 339	21,63	30,32	106,99	28,65	1525	0,24	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	2924	4995	17 081	nicht not.	24,14	45,14	80,15	32,72	1622,25	0,28	—	—	—
12	Saarbrücker	1850	7257	39 425	—	12,0	16,0	50,0	40,0	244	0,13	—	—	—
13	Westfälische	1460	4180	16 614	328	15,0	15,0	72,0	28,0	621,05	0,177	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	—*	—	—	—	14,91	28,01	104,98	31,50	655,2	0,07	—	—	—
15	Württembergische	1205	36 746	16 034	49	20,0	32,0	75,0	30,0	935,67	0,164	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltung.													
16	a. Bergisch-Märkische	2552	86 114	124 661	5080	12 resp. 15	21,0	66 resp. 24	30,0	1746	0,18	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	1660	2657	9650	290	19,0	28,0	70,0	35,0	531	0,32	—	—	—
17	a. Oberschlesische } b. Breslau-Posen-Glogauer }	1460	5942	19 844	nicht not.	20,57	25,79	90,63	43,91	569	0,12	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	1460	2894	nicht not.	—	23,41	76,66	33,30	123	0,14	—	—	—
	d. Neisse-Brieger	—	731	1744	—	—	20,15	42,79	7,42	16	0,11	—	—	—
	e. Wilhelms-Bahn	1460	774	14 309	—	15,69	12,32	52,95	28,48	368	0,38	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	750	2005	6499	—	12,0	16,0	60,0	28,0	91,65	0,091	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	—	1460	2898	3	—	20,16	59,91	26,0	6,0	0,03	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	4385	42	—	—	17,05	30,12	1,6	0,02	—	—	—
	c. Zittau-Reichenberger	—	—	5489	1	—	—	51,51	22,0	14,7	0,08	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
20	a. Altona-Kieler	1823	22 773*	2014*	1328	15,8	24,5	69,6	32,6	166	0,16	—	—	—
	b. Schleswigsche	725	1121	18 438	105	16,1	17,8	49,4	22,0	109	0,13	—	—	—
21	Bayerische Ostbahnen	2886	7994	17 741	—	12,0	20,0	60,0	20,0	603,39	0,13	—	—	—
22	Berlin-Anhaltische	3678	10 480	8059	3191	21,19	25,35	84,84	32,58	499,10	0,195	—	—	—
23	Berlin-Görlitzer	—	2306	1472	—	—	18,0	90,0	30,0	240	0,255	—	—	—
24	Berlin-Hamburger	2756	2731	8393	1267	17,93	29,15	68,46	33,04	1096	0,387	—	—	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	2246	10 709	3605	—	26,0	19,0	124,0	—	637	0,26	—	—	—
26	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	728	7580	6369	332	15,68	28,05	77,66	27,89	284,30	0,16	—	—	—
	b. Starg.-Cösl.-Colb. }	727 }	7314 }	2262 }	132	17,76	21,38	67,92	11,22	97,4	0,13	—	—	—
	c. Cöslin-Danziger }				832	17,69	20,44	43,74	21,82	81,25	0,12	—	—	—
	d. Vorpommersche	1458	7315	4367	390	18,50	9,30	47,10	12,54	124,91	0,14	—	—	—
27	Braunschweigische	5836	16 037	23 401	4698	20,40	20,40	75,13	75,13	1200*	2,38	—	—	—
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	4656	4732	1157	—	24,66	59,64	26,23	256,1	0,208	—	—	—
29	Frankfurt-Hanauer	5042*	2204	8155*	—	16,0	20,0	80,0*	—	149,75	0,309	—	—	—
30	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2254	4	—	—	27,0	56,0	8,5	0.09	—	—	—
31	Hessische Ludwigs-E.	9440	23 746	23 056	nicht not.	15,79	16,75	69,45	32,06	679	0,219	—	—	—
32	Homburger	1684	3742	1026	60	21,22	21,22	21,22	5,0	30	0,20	—	—	—
33	Kirchheimer	—	—	3270	—	—	8,0	18,0	—	3,875	0,092	—	—	—
34	Köln-Mindener	3750	23 369	42 702	i. R. 126c	19,0	23,0	76,0	i. R. 127c	0,16	0,00002	—	—	—
35	a. Leipzig-Dresdener	1095	15 318	9362	728	21,0	34,0	122,0	22,0	463,33 }	0,18 }	—	—	—
	b. Cottbus-Großenhainer	—	1462	954	—	—	18,0	34,0	34,0			—	—	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	10 768	76	—	—	21,99	12,0	—	36,625	0,47	—	—	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	730	1888	5439	602	15,41	18,67	55,8 resp. 28,96	31,68	105,3	0,188	—	—	—
38	Märkisch-Posener	—	5608	2060	237	—	12,0	56,0	20,0	175,4	0,18	—	—	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	1460	3414	10 357	30	19,43	27,87	71,20	27,14	130,9	0,081	—	—	—
	b. Halle-Kasseler	—	3125	3533	324	—	17,47	78,48	29,48	412,0	0,40	—	—	—
40	a. Magdeburg-Halberstädter rc. } b. Berlin-Hannoversche } c. Aschersleben-Könnern }	2232	12 231	29 353	1346	27,3	23,2	58,1	36,5	930	0,32	—	—	—

130					131		132					

Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks, als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt)	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt)	c. pro Nutzmeile brutto	c. pro Nutzmeile netto	a. Steinkohlen.	b. Braunkohlen.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	c. pro Nutzmeile brutto	c. pro Nutzmeile netto	
	Z.-Ctr		Z.-Pfd.		Z.-Ctr. Coaks			Z.-Ctr.		Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	773 104	1 414 725	1 332 276	182,99	172,33	1
—	—	—	—	—	—	—	915 503	2 375 926	1 700 045	259,52	185,70	2
—	—	—	—	—	—	—	147 790	193 311	173 592	130,80	117,46	3
—	—	—	—	—	—	—	116 131	198 714	—	171,11	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	130 037	257 331	191 322	197,89	147,13	6
—	—	—	—	—	118 566	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	245 537	603 734	—	245,88	—	8
—	—	—	—	—	—	—	170 227	193 024	133 789	113,39	78,59	9
—	—	—	—	—	34 049	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	632 349	1 294 132	1 016 321	204,65	160,72	11
—	—	—	—	—	—	—	203 002	541 208	331 144	266,60	163,12	12
—	—	—	—	—	—	—	378 317	855 983	633 949	226,30	167,60	13
—	—	—	—	—	32 205	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	555 480	976 110	751 250	175,72	135,24	15
—	—	—	—	—	—	—	1 039 691	2 265 214*	1 972 112	217,87	189,68	16 a
—	—	—	—	—	—	—	166 913	428 307	401 358	256,61	240,46	- b
—	—	—	—	—	—	—	507 996	1 402 930	1 142 705	276,17	224,94	17 ab
—	—	—	—	—	—	—	95 882	218 219	170 417	227,59	177,73	- c
—	—	—	—	—	—	—	15 996	41 600	34 480	260,07	215,55	- d
—	—	—	—	—	—	—	103 276	264 735	223 903	256,34	216,80	- e
—	—	—	—	—	—	—	108 859	307 059	202 522	282,07	186,04	18
—	—	—	—	—	—	—	20 534	54 018	45 723	263,07	222,67	19a
—	—	—	—	—	—	—	7044	9659	7402	137,12	105,08	- b
—	—	—	—	—	—	—	19 471	43 673	35 432	224,30	181,97	- c
—	—	—	—	—	—	—	114 742	138 560	112 216	120,76	97,80	20a
—	—	—	—	—	—	—	90 508	95 565	93 988	105,59	103,84	- b
—	—	—	—	—	—	—	511 271	980 166	—	191,71	—*	21
—	—	—	—	—	—	—	276 247	597 058	510 128	216,13	184,66	22
—	—	—	—	—	—	—	101 701	190 065	152 919	186,88	150,36	23
18 691	24 265	—	129,82	—	—	—	287 441	496 154	—	172,61	—	24
—	—	—	—	—	—	—	262 379	539 101	481 139	205,47	183,37	25
—	—	—	—	—	—	—	191 230	413 500	324 750	216,23	169,82	26a
—	—	—	—	—	—	—	83 330	161 250	134 554	193,51	161,47	- b
—	—	—	—	—	—	—	72 475	135 710	121 790	187,25	168,04	- c
—	—	—	—	—	—	—	94 936	158 961	143 719	167,44	151,39	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	—	—	—	148 602	405 580	290 736	272,93	185,64	28
—	—	—	—	—	—	—	52 382*	102 524*	—	195,72	—	29
—	—	—	—	—	—	—	10 035	16 092	15 084	160,36	150,31	30
—	—	—	—	—	—	—	334 831	428 576	344 532	127,99	102,89	31
—	—	—	—	—	—	—	16 054	22 732	20 458	141,60	127,43	32
—	—	—	—	—	—	—	4557	4090	2479	89,75	54,40	33
—	—	—	—	—	176 000	—	—	—	—	—	—	34
—	—	—	—	—	—	—	244 423	494 704	344 170	202,39	140,81	35a
—	—	—	—	—	—	—	27 357	39 992	—	146,19	—	- b
8737	7465	—	85,44	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	60 634	111 911	89 549	184,57	147,69	37
—	—	—	—	—	—	—	105 169	155 896	129 228	148,23	122,87	38
—	—	—	—	—	101*	—	175 265	436 131	306 559	248,84	174,91	39a
—	—	—	—	—	—	—	112 525	264 902	197 811	235,41	175,80	- b
—	—	—	—	—	—	—	311 687	640 408	—	205,47	—	40

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) A. **Loko-**

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	II. Privatbahnen (Forts.)	126 Im Betriebsjahre 1871 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge (Anz.)	126 b. Personen-Züge (Anz.)	126 c. Güter- und gemischte Züge (Anz.)	126 d. Mater.- und Arbeits-Züge (Anz.)	127 Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den a. Courier- und Schnell-Zügen (Achsen)	127 b. Personen-Zügen (Achsen)	127 c. Güter- und gemischten Zügen (Achsen)	127 d. Mater.- und Arbeits-Zügen (Achsen)	128 Zur Feuerung der Lokomotiven, Holz zum Anheizen: a. überhaupt (Klftr.)	128 b. pro Nutzmeile (Cbff.)	129 Holz zur Feuerung während der Fahrt: a. bei Nutzmeilen	129 b. überhaupt (Klftr.)	129 c. pro Nutzmeile (Cbff.)
41	Niederschlesische Zweigbahn	—	889	1976	197	—	27,0	62,0	27,0	21,011	0,08	—	—	—
42	Nordhausen-Erfurter	365	393*	1638	215	12,31	13,55	23,72	15,10	80	0,33	—	—	—
43	Oberhessische	—	1152	5026	1804	—	9,47	14,26	26,10	100	0,165	—	—	—
44	Ostpreußische Südbahn	122	1810	3013	542	12,85	17,74	52,96	23,93	379	0,58	—	—	—
45	Pfälzische Eisenbahnen	in Kol. 126b	8614	28 749	1331*	nicht notirt	nicht not.	nicht notirt	nicht not.	624	0,14	—	—	—
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	—	1494	12 315	372	—	16,71	66,23	19,18	312	0,258	—	—	—
47	Rheinische	5930	54 073	63 872	10 775	18,11	17,30	55,56	21,90	1160,6*	0,15	—	—	—
48	Taunus-E.	2389	9342	1444	—	17,5	24,5	73,7	—	70,0	0,14	—	—	—
49	a. Thüringische	3091	7069	14 507	—	20,0	24,0	81,0	23,0	980,51	0,28	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1577	5146	—	—	21,80	51,81	—	188,39	0,28	—	—	—
50	Tilsit-Insterburger	—	373	1190	80	—	3,7	38,6	16,0	35,63	0,35	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.													
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	2378	9991	nicht not.	—	20,0	58,0	—	920,7	0,607	—	—	—
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	661	1103	nicht not.	—	12,0	48,0	—	102,2	0,368	—	—	—
52	Alföld-Fiumaner	—	567	4065	2406	—	27,46	27,46	27,46	129,80	0,19	—	—	—
53	Arad-Temesvarer	—	6	1071	108	—	8,0	29,0	35,0	in Kol. 129b	—	8860	959*	11,65
54	Aussig-Teplitzer	—	1056	9219	1274	—	24,0	80,0	20,0	272,22	0,62	—	—	—
55	Böhmische Nordbahn	—	4380	6519	106	—	16,0	74,0	20,0	467,48	0,75	—	—	—
56	Böhmische Westbahn	—	2394	5481	425	—	15,72	70,35	21,64	477,6	0,40	—	—	—
57	Buschtěhrader	—	2826	8387	123	—	16,0	65,0	20,0	668,1	0,74	—	—	—
58	Dux-Bodenbacher	—	—	569	—	—	—	39,0	20,0	8,1	0,23	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	368	2741	720	—	36,79	36,79	36,79	289,62	1,39	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	—	729	11 289	1137	—	25,62	60,64	36,67	2416,6	0,968	—	—	—
61	Graz-Köflacher	—	862	4065	233	—	16,2	38,8	4,4	73,4	0,29	—	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	2589	10 095	36 831	4434	12,0	24,0	70,0	40,0	1440,3	0,216	—	—	—
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	—	1539	3837	725	—	16,0	60,0	42,0	110,6	0,197	—	—	—
	c. Ostrau-Friedlander	—	21	1518	52	—	16,0	48,0	40,0	3,50	0,049	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	4192	3836	606	—	23,15	45,20	26,0	567	0,325	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	3397	10 006	14 975	1392	14,0	27,0	53,0	17,0	2602	0,64	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	368	730	1871	479	11,0	19,0	37,0	25,0	191	0,74	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Budw.-Summerau	—	514	180	445	—	21,0	17,0	20,0	207	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmunden	310	1508	3662	268	12,0	19,0	29,0	19,0	253	1,32	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	—	85	4376	512	—	10,0	32,0	26,0	175,7	0,61	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	806	14 044	629	—	20,0	31,0	18,0	294,6	0,25	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	736	2452	1053	—	17,47	44,75	36,54	in Kol. 129b	—	106 824	23 870	21,13
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	4	1413	663	—	13,46	29,75	26,36	„ „ 129b	—	21 229	3250	16,53
	c. Rumänische Linie	—	23	3129	669	—	7,39	32,70	28,12	„ „ 129b	—	36 682	6200	18,25
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	i. K. 126c	5516	i. K. 126c	—	i. K. 127c	53,19	i. K. 127c	466	1,78	5100	1071	22,67
69	Oesterreichische Nordwestbahn	—	774	8646	1455	—	16,89	36,01	36,01	465,3	0,44	—	—	—
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	2983	10 710	69 293	11 606	14,0	25,27	70,45	53,06	8135	0,64	—	—	—
	b. Brünn-Rossitzer	—	1547	10 105	705	—	21,34	51,29	37,10	61	0,32	—	—	—
71	I. Siebenbürger	—	617	3351	467	—	22,0	82,0	28,0	377,1	0,54	—	—	—
72	Südbahn und Tiroler	1460	26 381	49 584	744	12,64	29,06	54,30	28,04	847,90	0,065	—	—	—
73	Süd-Norddeutsche	—	2573	9534	925	—	14,53	47,45	47,45	511	0,37	—	—	—
74	Theiß-Bahn	—	2575	6882	813	—	19,0	67,0	29,0	in Kol. 129b	—	211 690	34343*	17,32
75	Turnau-Kralup-Prager	—	1460	1620	550	—	17,09	52,60	36,92	166,17	0,49	—	—	—
76	Ungarische Nordost-E.	—	3	1188	—	—	6,67	38,59	—	122	1,19	—	—	—
77	Ungarische Ostbahn	—	849	1253	1068	—	15,4	84,10	46,0	889	1,006	38 842	6562	18,244
78	Ungarische Westbahn	—	184	224	113	—	19,31	36,23	—	18,65	0,318	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.													
79	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80	Grand Central Belge	650	2920	2881	133	15,55	16,18	61,70	42,42	75 658*	—	—	—	—
81	Lüttich-Maastrichter	—	2920	1642	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82	Niederländische Central-E.	—	1460	1460	64	—	18,0	46,0	70,0	—	—	—	—	—
83	Niederländische Rhein-E.	in Kol. 126b	15 922	6878	735	in Kol. 127b	16,0	70,0	60,0	—	—	—	—	—
84	a. Warschau-Wiener	„ „ 126b	4476	5000	—	—	—	—	—	591	0,23	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	1457	4218	—	—	—	—	—	166	0,19	—	—	—

130					131		132					

Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks, als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt) Z.-Ctr	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt) Z.-Ctr	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	b. Braunkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	28 105	70 917	59 773	252,33	212,68	41
—	—	—	—	—	—	—	26 322	61 428	—	233,37	—	42
—	—	—	—	—	—	—	65 429	81 085	71 814	123,93	109,76	43
—	—	—	—	—	—	—	70 593	127 170	93 856	180,15	132,95	44
—	—	—	—	—	—	—	470 115	698 382	—	148,55	—	45
—	—	—	—	—	—	—	130 363	373 730	322 347	286,68	247,27	46
—	—	—	—	—	—	—	841 581	2 028 470	1 965 488	241,01	233,55	47
—	—	—	—	—	—	—	50 856	60 377	45 909	118,72	90,27	48
—	—	—	—	—	37	—	357 197	963 533	753 610	269,75	210,98	49a
—	—	—	—	—	—	—	72 484	229 297*	210 232*	316,34	290,04	- b
—	—	—	—	—	—	—	11 097	20 374	13 226	183,60	119,19	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	72 298	145 010	124 762	200,56	172,58	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	128 423	436 826	—	340,14	–	56
—	—	—	—	—	—	—	97 147	365 000*	273 346*	375,72	281,37	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	19 680	51 850*	—	263,46	—	59
—	—	—	—	—	—	—	287 910	953 716	872 066	331,25	302,89	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	—	570 217	1 475 681	—	258,79	—	62a
—	—	—	—	—	—	—	57 673	114 213	—	198,03	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	6126	9735	—	158,75	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	188 242	462 927	—	245,92	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	251 763	—	—*	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	7464	12 244	—	—*	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- e
—	—	—	—	—	—	—	23 291	79 441	54 810	341,08	235,33	65
—	—	—	—	—	—	—	92 597	300 318	218 574	324,33	236,05	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	23 150	60 438*	—	261,07*	—	68
—	—	—	—	—	—	—	114 461	280 816	236 476	245,34	206,60	69
—	—	—	—	—	—	—	1 330 143	3 748 566	2 995 723	281,81	225,07	70a
—	—	—	—	—	—	—	20 307	60 705	45 446	298,94	223,79	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71
14 034	43 066	37 252	306,87	265,44	—	—	200 695	484 804	416 932	241,56	207,74	72
—	—	—	—	—	—	—	150 936	408 313	347 819	270,52	230,44	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	36 761	96 718	82 072	263,10	223,36	75
—	—	—	—	—	—	—	11 074	71 983	—	650,01	—	76
—	—	—	—	—	—	—	2919	9337	7924	319,87	271,46	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
—	—	—	—	—	—	—	434 540	613 904	—	141,28	—	79
—	—	—	—	—	—	—	434 498	814 386	—	187,43	—	80
—	—	—	—	—	—	—	23 982	32 744	—	136,54	—	81
—	—	—	—	—	—	—	40 297	49 876	—	123,77	—	82
—	—	—	—	—	—	—	236 865	369 167	—	155,85	—	83
—	—	—	—	—	—	—	282 873	830 266	814 585	293,51	287,97	84a
—	—	—	—	—	—	—	94 539	216 207	210 938	228,69	223,12	- b

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) A. **Loko-**

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	133 Steinkohlen, gemischt mit Coaks. a. Mischungs-Verhältniß.	133 b. bei Nutzmeilen.	133 c. überhaupt brutto (Z.-Ctr.)	133 c. überhaupt netto (Z.-Ctr.)	134 Braunkohlen, ungemischt. a. bei Nutzmeilen.	134 b. überhaupt brutto (Z.-Ctr.)	134 b. überhaupt netto (Z.-Ctr.)	134 c. pro Nutzmeile brutto (Z.-Pfd.)	134 c. pro Nutzmeile netto (Z.-Pfd.)	135 Braunkohlen, ge- a. Mischungs-Verhältniß.	135 b. bei Nutzmeilen.
	Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der											
	I. Staatsbahnen.											
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	5 : 1	4531*	12 301*	—	17 466	118 570	63 206	678,86	361,85	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—	63 131	8020*	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	unbestimmt	823 810	1 828 205	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Gb.	49 : 1	698 097	1 610 436*	1 212 856*	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	verschieden	1 018 746	2 358 971	—	—	—	—	—	—	verschieden	—
15	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltung.											
16	a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
20	a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Braunschweigische	—	341 981	1 042 324*	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Köln-Mindener	100 : 7	886 403	2 377 163	1 621 102	—	—	—	—	—	—	—
35	a. Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.											
	b. Berlin-Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Aschersleben-Könnern											

Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

motiven.

135		136					137				138		
Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:											An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
mischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.						
c. überhaupt		a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile.		a.	b.	c. überhaupt				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.					Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.			brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Cbfß.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,948	4,650	1
—	—	203 980	—	47 231	—	25,01	44 : 1*	76 768*	22 443	—	6,518	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,228	4,704	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,201	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	63 131	131 526*	—	4,726	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,257	3,983	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,149	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,126	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,697	2,562	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,790	2,794	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,142	3,252	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,799	5,996	12
—	—	—	155	—	—	—	—	—	—	—	5,118	3,790	13
4490	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,758	3,090	14
—	—	60 872	—	7938	—	14,08	—	—	—	—	5,862	4,512	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,141	5,347	16a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,817	6,368	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,386	3,572	17ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,852	3,789	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,438	5,326	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,052	5,119	- e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,378	4,207	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,802	4,911	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,981	6,116	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,524	3,670	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,528	2,857	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,314	4,243	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,196	4,464	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,915	4,198	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,167	3,353	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,761*	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,531	4,151	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,225	4,103	26a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,573	5,485	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,158	6,424	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,345	5,727	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,419	—	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,063	5,082	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,524	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,820	5,456	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,841	3,088	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,925	6,232	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,324	6,255	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,924	3,762	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,796	2,641	35a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,801	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,700	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,608	4,458	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,706	6,358	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,304	3,728	39a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,734	4,297	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,575	—	40

	133				134					135	
	(Fortſ.) **I. Leiſtungen der**										
	(Fortſ.) A. **Loko-**										
	Zur Feuerung der Lokomotiven (einſchließlich der										
A. Deutſche Eiſenbahnen.	Steinkohlen, gemiſcht mit Coaks.				Braunkohlen, ungemiſcht.					Braunkohlen, ge-	
	a. Miſchungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.	c. überhaupt brutto	netto	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto	netto	c. pro Nutzmeile brutto	netto	a. Miſchungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.
II. Privatbahnen (Fortſ.)			Z.-Ctr.			Z.-Ctr.		Z.-Pfd.			
41 Niederſchleſiſche Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Nordhauſen-Erfurter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Oberheſſiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Oſtpreußiſche Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Pfälziſche Eiſenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Rheiniſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 a. Thüringiſche	—	19 305	59 490	48 855	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Tilſit-Inſterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
51 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	163 568	671 295	652 459	410,41	398,89	—	—
b. ſüdliche Linie	—	—	—	—	28 399	66 508	64 076	234,19	225,63	—	—
52 Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Arad-Temesvarer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Auſſig-Teplitzer	—	—	—	—	47 206	377 540	—	799,77	—	—	—
55 Böhmiſche Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67 520
56 Böhmiſche Weſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Buſchtěhrader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Dux-Bodenbacher	—	—	—	—	3785	15 462	—	408,51	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—	27 159	110 143	97 351	405,55	358,45	—	—
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	149 162	672 568	—	450,90	—	—	—
b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	—	—	—	—	2695	11 022	—	409,0	—	—	—
c. Oſtrau-Friedlander	—	—	—	—	1501	6555	—	436,71	—	—	—
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	—	—	—	—	—	1 941 183	—	—*	—	—	—
b. Neumarkt-Braunau	—	—	—	—	27 961	145 733	—	521,20	—	—	—
c. Budw.-Summerau	—	—	—	—	7464	2318	—	—*	—	—	—
d. Lambach-Gmunden	—	—	—	—	20 763	72 474	—	349,05	—	—	—
e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	—	—	—	—	6399	23 413	18 613	365,84	290,87	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	33 853	151 431	121 685	447,32	359,45	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rumäniſche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	—	—	—	—	35 347	185 500	117 254	520,89	332,65	—	—
b. Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 I. Siebenbürger	—	—	—	—	74 255	253 240	222 310	341,04	299,38	—	—
72 Südbahn und Tiroler	—	—	—	—	1 185 781	5 381 804	4 574 412	453,86	385,77	—	—
73 Süd-Norddeutſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Ungariſche Nordoſt-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77 Ungariſche Oſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Ungariſche Weſtbahn	—	—	—	—	6338	24 304	21 592	383,46	340,67	—	—
C. Fremdländiſche Bahnen.											
79 Niederländiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80 Grand Central Belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81 Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82 Niederländiſche Central-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83 Niederländiſche Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
84 a. Warſchau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

motiven.

135		136					137				138		
Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:											An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
mischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.						
c. überhaupt		a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile.		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt				
brutto	netto										brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Cbff.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,707	4,809	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,253	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,793	7,787	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,233	3,862	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,669	5,752	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,457	6,253	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,341	1,932	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,663	5,227	49a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,809	8,077	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,945	3,859	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,046 Braunkohlen.	8,792 Braunkohlen.	51a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,292 Braunkohlen.	15,696 Braunkohlen.	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,176	5,314	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,413 Cubikfuß Holz.	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,097 Braunkohlen.	—	54
351 081*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,113 Braunkohlen.	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,776	—	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,362	7,011	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34,155 Braunkohlen.	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,161*	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,103	5,380	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,509 Braunkohlen.	10,173 Braunkohlen.	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,632	—	62a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,514	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,557	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,678	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,0 Braunkohlen.	—	64a-c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,466 Braunkohlen.	—	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,289	8,039	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,360	9,309	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,632 Cubikfuß Holz.	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,130*	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,683	6,469	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,041	3,389	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,376	4,773	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,583 Braunkohlen.	7,540 Braunkohlen.	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,396	8,164	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,839	6,694	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,358 Cubikfuß Holz.	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,344	6,232	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,843	—	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,583 Cubikfuß Holz 0,768 Pfd. Kohlen.	—	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,098 Braunkohlen.	12,524 Braunkohlen.	78
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,086	—	79
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,253	—	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,491	—	81
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,512	—	82
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,961	—	83
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,902	5,791	84a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,206	8,006	- b

	139						140		
	(Fortſ.) **I. Leiſtungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1871.								
	(Fortſ.) A. **Lokomotiven.**								
A. Deutſche Eiſenbahnen.	Durchſchnittspreis der Brennmaterialien.						Koſten des im Betriebsjahre 1871 verbrauchten Brennmaterials.		
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	a.	b.	c.
	pro Cbfß. Holz.	pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Torf.	pro Cubikfuß Torf.	überhaupt.	pro Nutzmeile.	pro Achsmeile.
I. Staatsbahnen.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Badiſche	0,87	—	9,60	—	—	—	457 246	17,74	5,76
Bayeriſche	1,50	—	6,50	5,0	—	0,75	1 349 900	24,37	7,49
Friedrich-Franz-E.	1,8	—	11,5	—	—	—	74 560	15,13	7,27
Main-Neckar-E.	2,70	—	9,43	—	—	—	71 063	18,36	6,52
Oldenburgiſche	—	—	9,0	—	4,5	—	22 107	10,50	5,10
Bebra-Hanauer	2,12	—	8,50	—	—	—	74 419	17,17	5,577
Hannoverſche	2,66	11,0	8,66	—	2,84	—	577,671	21,04	5,50
Main-Weſer-Bahn	2,04	—	8,40	—	—	—	175 233	21,41	6,40
Naſſauiſche	3,52	—	7,91	—	—	—	53 161	9,37	3,67
Niederſchl.-Märk. u. Schleſ. Geb.	1,39	8,25	7,56	—	—	—	377 749*	16,33	3,13
Preuß. Oſtbahn	1,42	—	9,27	—	—	—	408 282	19,37	4,71
Saarbrücker	1,41	—	5,38	—	—	—	100 374	14,83	6,54
Weſtfäliſche	1,69	—	5,81	—	4,24	—	167 964	13,32	3,62
Sächſiſche Staats-E.	2,4	8,3	6,2	2,0	—	—	520 850	15,34	2,94
Württembergiſche	2,15	—	8,52	—	—	0,72	305 579	14,87	6,66
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
a. Bergiſch-Märkiſche	1,82	—	4,93	—	—	—	384 261	11,09	3,75
b. Heſſiſche Nordbahn	1,39	—	4,98	—	—	—	62 320	11,20	3,57
a. Oberſchleſiſche } b. Breslau-Poſen-Glogauer }	1,01	—	3,92	—	—	—	200 591*	11,48	2,31
c. Stargard-Poſener	—	—	—	—	—	—	28 397	8,88	2,27
d. Neiſſe-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Wilhelms-Bahn	0,35	—	2,84	—	—	—	25 902	7,52	2,13
Rhein-Nahe-E.	1,41	—	5,38	—	—	—	53 045	14,62	3,97
a. Gößnitz-Geraer	2,5	—	6,2	—	—	—	12 439	18,17	4,81
b. Greiz-Brunner	2,5	—	6,1	—	—	—	2187	9,31	6,51
c. Zittau-Reichenberger	2,6	—	6,3	—	—	—	9749	15,02	3,64
b. in Privatverwaltung.									
a. Altona-Kieler	1,41	—	10,5	—	—	—	48 509	12,68	4,45
b. Schleswigſche	1,12	—	10,54	—	—	—	33 590	11,13	16
Bayeriſche Oſtbahnen	1,11	—	7,54	—	—	—	248 825	14,60	4,75
Berlin-Anhaltiſche	1,58	—	9,22	—	—	—	186 566	20,26	5,53
Berlin-Görlitzer	1,42	—	10,01	—	—	—	52 271	15,42	4,13
Berlin-Hamburger	1,33	14,20	10,03	—	—	—	193 752	18,99	4,88
Berlin-Potsdam-Magdeburger	1,76	—	10,80	—	—	—	211 815	24,22	6,56
Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1,161	—	10,808	—	—	—	150 130*	23,55	6,62
Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	1,131	—	10,808	—	—	—	58 492*	21,06	8,58
Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	1,121	—	10,808	—	—	—	49 224*	20,37	9,34
Berlin-Stettiner d. Vorpommerſche	1,131	—	10,808	—	—	—	57 777*	18,26	8,30
Braunſchweigiſche	1,209*	in Kol. 139c	10,422	—	—	—	371 834	32,62	8,24
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	1,939	—	5,908	—	—	—	81 805	16,51	5,13
Frankfurt-Hanauer	1,62	—	9,447	—	—	—	33 157*	18,99*	7,608*
Glückſtadt-Elmshorner	2,10	—	10,40	—	—	—	5708	17,06	7,43
Heſſiſche Ludwigs-E.	2,42	—	8,87	—	—	—	135 850	12,17	4,36
Homburger	1,12	—	10,60	—	—	—	8423	15,74	9,24
Kirchheimer	3,5	—	11,0	—	—	—	2052	13,51	18,65
Köln-Mindener	1,2	6,8	4,9	—	—	—	457 852*	15,50	3,82
a. Leipzig-Dresdener	2,0	—	9,38	—	—	—	158 974	19,51	4,38
b. Cottbus-Großenhainer	2,0	—	10,12	—	—	—	13 497	14,80	5,63
Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	2,0	17,45	—	—	—	—	4613	15,84	8,23
Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	1,86	—	11,62	—	—	—	44 386	21,96	8,0
Märkiſch-Poſener	1,07	—	10,28	—	—	—	54 097	15,43	9,63
a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	1,46	14,28	8,97	—	—	—	131 142	22,45	5,74
b. Halle-Kaſſeler	1,17	—	10,12	—	—	—	91 066	24,28	7,12
a. Magdeburg-Halberſtädter ꝛc. } b. Berlin-Hannoverſche } c. Aſchersleben-Könnern }	2,25	—	10,46	—	—	—	231 244	22,26	7,25

	139						140		
	(Fortſ.) **I. Leiſtungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1871.**								
	(Fortſ.) **A. Lokomotiven.**								
A. Deutſche Eiſenbahnen.	Durchſchnittspreis der Brennmaterialien.						Koſten des im Betriebsjahre 1871 verbrauchten Brennmaterials.		
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	a.	b.	c.
	pro Cbfß. Holz.	pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	pro 100 Z.-Pfd. Torf.	pro Cubikfuß Torf.	überhaupt.	pro Nutzmeile.	pro Achsmeile.
II. Privatbahnen (Fortſ.)	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Pf.
41 Niederſchleſiſche Zweigbahn	1,72	—	9,73	—	—	—	23 152	24,71	6,71
42 Nordhauſen-Erfurter	1,53	—	12,07	—	—	—	25 162	28,68	16,39
43 Oberheſſiſche	1,1	—	8,56	—	—	—	27 501	12,61	10,53
44 Oſtpreußiſche Südbahn	0,946	—	9,82	—	—	—	43 364	18,42	6,43
45 Pfälziſche Eiſenbahnen	1,82	—	5,84	—	—	—	141 543	9,03	—
46 Rechte Oder-Ufer-E.	0,92	—	7,03	—	—	—	88 301	20,32	5,67
47 Rheiniſche	2,0	—	6,15	—	—	—	415 503	14,81	4,76
48 Taunus-E.	2,32	—	9,43	—	—	—	19 618	11,57	2,97
49 a. Thüringiſche	1,55	13,38	9,22	—	—	—	320 006	25,50	7,50
b. Werra-E.	1,17	—	9,004	—	—	—	69 580	28,80	9,62
50 Tilſit-Inſterburger	1,1	—	10,7	—	—	—	7337	19,83	7,71
B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
51 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	1,30	—	—	5,34	—	—	137 852	25,29	6,69
Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	1,30	—	—	5,34	—	—	13 727	14,50	12,11
52 Alföld-Fiumaner	2,34	—	14,70	—	—	—	64 896	26,93	9,95
53 Arad-Temesvarer	—	—	—	—	—	—	12 015	40,69	17,27
54 Auſſig-Teplitzer	0,74	—	—	2,03	—	—	26 298	16,71	4,78
55 Böhmiſche Nordbahn	1,67	—	6,80	3,78	—	—	46 116	20,49	9,98
56 Böhmiſche Weſtbahn	1,26	—	4,05	—	—	—	74 282	17,35	5,37
57 Buſchtěhrader	2,0	—	4,11	3,56	—	—	58 997	18,22	5,45
58 Dux-Bodenbacher	0,75	—	—	2,4	—	—	2498	19,80	14,05
59 Fünfkirchen-Barcs'er	1,27	—	8,32*	—	—	—	15 716	23,96	7,81
60 Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn	0,978	—	6,837	—	—	—	225 881	23,54	5,20
61 Graz-Köflacher	0,72	—	—	1,17	—	—	4462	4,92	1,68
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordbahn	3,275	15,800	11,462	5,800	—	—	421 349	17,57	3,27
b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	3,243	14,50	11,35	10,0	—	—	37 246	18,509	5,90
c. Oſtrau-Friedlander	3,275	15,80	11,462	5,80	—	—	3010	11,84	5,93
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	4,86	—	—	—	105 734	16,95	7,14
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn, b. Neumarkt-Braunau, c. Budw.-Summerau	2,0	—	12,0	3,0	—	—	366 054	23,42	7,84
d. Lambach-Gmunden	2,0	—	—	3,0	—	—	5106	7,38	3,67
e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	1,48	—	5,65	14,35*	—	—	25 622	25,89	10,12
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	1,22	—	6,0	4,0	—	—	71 609	16,99	7,05
67 a. Lemberg-Czernowitzer	1,56	—	—	—	—	—	133 660	37,53	11,08
b. Czernowitz-Suczawaer	1,56	—	—	—	—	—	18 200	25,72	11,08
c. Rumäniſche Linie	1,05	—	—	—	—	—	23 390	19,13	11,08
68 Mohacs-Fünfkirchener	1,47	—	8,52*	—	—	—	25 291	26,86	6,04
69 Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	2,15	—	8,11	—	—	—	71 037	18,62	7,0
70 a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	2,2	—	6,8	3,1	—	—	681 597	14,97	3,14
b. Brünn-Roſſitzer	2,2	—	6,0	—	—	—	11 568	17,09	4,37
71 I. Siebenbürger	1,92	—	—	5,0	—	—	42 095	17,01	5,14
72 Südbahn und Tiroler	1,54	14,19	15,70	4,28	—	—	962 341	20,61	5,62
73 Süd-Norddeutſche	1,78	—	5,31	—	—	—	70 477	14,01	4,88
74 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	353 556	50,10	12,28
75 Turnau-Kralup-Prager	1,8	—	5,2	—	—	—	17 935	14,63	4,90
76 Ungariſche Nordoſt-E.	1,85	—	4,67	—	—	—	25 729	69,70	19,10
77 Ungariſche Oſtbahn	2,4	—	10,4	—	—	—	55 230	39,68	16,37
78 Ungariſche Weſtbahn	2,25	—	11,0	—	—	—	9817	46,47	20,50
C. Fremdländiſche Bahnen.									
79 Niederländiſche Staats-E.	—	—	3,21	—	—	—	87 048	6,01	3,11
80 Grand Central Belge	—	—	4,10	—	—	—	132 200	9,13	3,65
81 Lüttich-Maſtrichter	—	—	5,0	—	—	—	5339	6,68	3,22
82 Niederländiſche Central-E.	—	—	8,5	—	—	—	13 330	9,92	5,303
83 Niederländiſche Rhein-E.	—	—	6,60	—	—	—	80 756	10,23	4,69
84 a. Warſchau-Wiener	—	—	—	—	—	—	163 217	17,31	4,18
b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	55 826	17,72	7,63

(Fortſ.) **I. Leiſtungen der**

B. Wagen.

Nr.	A. Deutſche Eiſenbahnen.	141 Die Perſonenwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	141 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	142 Jede Perſonenwagen-Achſe hat durchſchnittlich zurückgelegt (Meilen)	143 Von den bewegten Plätzen der Perſonenwagen waren durchſchnittlich beſetzt (Procent)	144 Die Poſtwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	144 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	145 Jede Poſtwagen-Achſe hat durchſchnittlich zurückgelegt (Meilen)	146 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	146 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	147 Jede Gepäckwagen-Achſe hat durchſchnittlich zurückgelegt (Meilen)
	I. Staatsbahnen.										
1	Badiſche	4 134 934	724 970	2860	49,83	436 049	44 631	5007	1 251 189	202 109	4377
2	Bayeriſche	11 787 636	590 555	5032	23,30	1 866 531	—	8370	2 169 980	145 202	4905
3	Friedrich-Franz-E.	1 011 655	288 385	4234	23,90	in Kol. 153b	—	—	315 942	55 578	8077
4	Main-Neckar-E.	850 581	75 449	3405	39,0	" " 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149
5	Oldenburgiſche	446 722	29 182	3499	29,12	—	—	—	113 355	304	5683
6	Bebra-Hanauer	506 699	496 545	4623	33,79	—	—	—	288 225	46 872	6981
7	Hannoverſche	4 933 619	1 206 593	4687	35,74	590 487	—	7030	1 642 952	526 372	6456
8	Main-Weſer-Bahn	1 255 388	454 085	5051	—*	13 900	31 899	4580	431 425	115 539	6670
9	Naſſauiſche	1 274 340	117 242	4432	24,59	72 120	14 912	7253	337 250	11 468	5624
10	Niederſchl.-Märk. u. Schleſ. Geb.	3 870 128	770 162	4779	31,34	482 880	40 163	7580	1 108 903	38 152	7169
11	Preuß. Oſtbahn	6 331 803	235 127	5806	33,14	753 783	—	6498	1 457 912	1744	5862
12	Saarbrücker	218 160	725 861	3529	43,62	in Kol. 141a	in Kol. 141b	—	91 348	188 696	3538
13	Weſtfäliſche	1 227 345	453 177	4542	24,58	369 010	280 290	6366	782 413	246 469	6351
14	Sächſiſche Staats-E.	8 035 615	918 706	5514	21,89*	—	—	—	1 183 853*	—	4154
15	Württembergiſche	4 710 035	166 136*	2882	26,43	453 561	8587	4814	1 547 819	—	5229
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergiſch-Märkiſche	5 430 406	556 131	5336	22,87	in Kol. 146a und 153b	—	—	2 042 925*	199 160	6143
	b. Heſſiſche Nordbahn	399 206	189 184	2884*	43,09	in Kol. 146a	—	—	125 279*	77 971	5081
17	a. Oberſchleſiſche b. Breslau-Poſen-Glogauer	1 716 583	1 088 488	5522	33,62	—	—	—	919 843	315 812	7534
	c. Stargard-Poſener	240 715	539 796	5913	25,92	—	—	—	65 383	155 390	5661
	d. Neiſſe-Brieger	103 346	5216	3619	40,96	—	—	—	60 400	7874	7586
	e. Wilhelms-Bahn	308 652	25 593	3932	23,81	—	—	—	202 192	11 343	5771
18	Rhein-Nahe-E.	96 846	203 534	3755	66,1	—	—	—	14 260	91 052	6582
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	35 714	—	3571	17,97	—	—	—	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149
	c. Zittau-Reichenberger	79 575	93 269	6173	15,89	—	—	—	26 102	—	3263
	b. in Privatverwaltung.										
20	a. Altona-Kieler	885 148	263 683	5222	26,17	—	—	—	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149
	b. Schleswigſche	382 880	173 109	5791	22,06	—	—	—	" " 148a	" " 148b	" " 149
21	Bayeriſche Oſtbahnen	2 876 712	153 157	4061	26,30	430 788	—	8284	1 212 877	76 557	7164
22	Berlin-Anhaltiſche	1 962 313	963 194	5648	37,77	—	—	—	285 990	131 051	8177
23	Berlin-Görlitzer	879 408	33 255	5704	25,16	119 956	—	5998	182 417	—	9121
24	Berlin-Hamburger	2 809 109	108 055	4481	25,05	298 540	—	8293	876 300	19 873	6947
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	1 496 622	1 217 592	3894	31,84	204 987	476 106	8108	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	672 501	810 746	5453	38,68	—	—	—	210 334	274 851	8512
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	251 883	572 105	5605	28,12	—	—	—	94 528	111 842	5732
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	238 502	346 804	3326	15,96	—	—	—	45 219	79 880	5212
	Berlin-Stettiner d. Vorpommerſche	613 624	974 764	5573	28,45	—	—	—	137 249	115 594	6654
27	Braunſchweigiſche	1 408 943	991 454	4572	37,73	—	—	—	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	1 074 221	86 178	3767	33,80	—	—	—	230 430	5251	6202
29	Frankfurt-Hanauer	71 055	114 074	1424	52,29	—	—	—	53 167	16 330	2896
30	Glückſtadt-Elmshorner	82 192	373	4128	28,15	13 184	—	3296	20 155	—	10 077
31	Heſſiſche Ludwigs-E.	1 852 600	695 106	5015	33,95	190 581	9201	5876	666 383	156 558	5878
32	Homburger	265 461	—	3903	31,70	—	—	—	31 820	—	5303
33	Kirchheimer	17 658	8055	1607	—	—	—	—	11 753	3222	3744
34	Köln-Mindener	3 933 595*	457 914	7187	33,94	—	—	—	1 118 678*	25 314	6651
35	a. Leipzig-Dresdener b. Cottbus-Großenhainer	2 707 916	323 195	5511	21,76	in Kol. 148	—	in Kol. 149	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	189 468	—	2493	32,6	—	—	—	—	—	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	408 865	158 487	3708	26,22	79 725	—	—	104 857	22 333	6360
38	Märkiſch-Poſener	742 596	214 800	2866	27,32	17 403	—	544	209 870	13 634	5882
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	1 439 753	184 368	4512	28,65	138 140	—	5756	375 912	131 506	7688
	b. Halle-Kaſſeler	621 509	221 066	3511	39,87	91 190	—	5066	162 037	35 617	6177
40	a. Magdeburg-Halberſtädter rc. b. Berlin-Hannoverſche c. Aſchersleben-Könnern	1 974 433	539 504	3898	27,15	214 373	—	2937	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149

Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

(Fortſ.) B. **Wagen.**

148 a. Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	148 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	149 Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)	150 a. Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet mit Z.-Ctr. pro Achse	150 b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit	151 Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	152 Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt (Achsmeilen)	153 Fremde a. Personenwagen	153 b. Postwagen	153 c. Gepäckwagen	153 d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	
15 274 791	9 713 206	3159	28,30	29,50	115 453	31 897 332	222 237	—	21 535	7 137 809	1
22 693 699	10 562 630	2161	—	—	628 860	50 445 093	750 066	—	31 520	24 897 525	2
1 447 243	1 524 552	1950	31,91	46,31	73 927	4 717 282	237 902	231 933	55 576	316 149	3
414 609	931 043	1794	23,36	29,95	—	2 271 682	66 997	—	—	2 416 515	4
296 003	479 585	1812	41,05	45,61	267 411	1 632 565	7141	30 204	—	400 332	5
414 514	1 008 685	1783	23,12	23,12	51 282	2 812 822	737 912	202 416	87 552	2 515 902	6
13 293 276	17 632 460	2686	35,63	45,32	206 352	40 032 111	1 429 953	—	538 168	15 177 445	7
725 279	1 282 261	1277	45,368*	60,14*	7715	4 320 491	303 222	135 799*	348 930	6 630 408	8
2 096 102	1 778 400	1654	43,88	44,09	in Kol. 148a	5 701 834	76 970	—	35 654	1 328 003	9
17 442 903	13 492 984	2604	39,56	40,36	487 371	37 733 646	704 934	75 243	144 701	19 085 741	10
15 314 831	8 156 878	2466	29,75	33,12	1 165 314	33 417 392	205 701	—	—	6 009 739	11
1 324 035	8 262 651	1721	53,72	60,0	14 250	10 858 001	261 004	168 834	64 320	3 348 123	12
3 810 044	7 011 524	2444	35,31	45,40	173 728	14 354 000	696 194	—	182 587	9 484 819	13
33 074 431	20 673 188	1794*	22,29*	44,67*	—	63 885 793*	681 990	910 942	—	19 860 688	14
6 052 959	3 903 121*	1295	44,30	50,57	—	16 842 218	130 434	372	8254	3 747 930	15
17 808 562	16 914 932	1249*	51,67	57,11	242 941*	43 195 057	666 815	670 756	304 722	9 716 617	16a
295 491	557 069	1174	38,04	63,06	in Kol. 148a	1 644 200	400 755	—	178 525	4 883 991	- b
16 365 374	20 496 809	2935	47,78	55,43	335 796	41 238 705	889 358	—	141 525	11 614 503	17ab
202 365	2 009 516	2914	39,15	42,14	116 137	3 329 302	447 147	—	161 341	3 264 122	- c
5998	404 878	2893	41,83	72,12	116	587 828	70 330	—	1553	404 459	- d
416 077	5 594 014	2754	45,12	50,64	53 770	6 611 641	150 464	—	1653	3 240 746	- e
251 078	1 959 133	1925	36,73	40,39	10 420	2 626 323	452 214	168 834	124 120	3 696 222	18
—	—	—	—	—	—	—	183 913	30 094	33 524	683 438	19a
33 007	2719	4466	14,37	28,54	—	71 440	133	—	—	52 168	- b
114 955	455 838	1773*	19,31*	38,62*	—	769 739	97 073	17 988	—	629 772	- c
1 454 480	761 441	2007	25,67	30,05	—	3 364 752	206 720	150 120	in Kol. 153d	1 230 493	20a
654 808	740 683	2153	19,90	35,38	in Kol. 148	1 951 430	159 111	69 112	" " 153d	949 103	- b
8 525 430	5 025 420	2717	43,96	43,96	—	18 300 941	226 224	—	133 848	5 456 385	21
3 071 717	3 412 199	1872	35,36	41,96	131 082	9 957 546	1 068 203	264 459	14 025	5 353 499	22
1 414 010	1 241 893	1855	38,14	38,14	134 718*	4 005 657	14 661	—	—	1 815 890	23
6 606 433	6 157 627	2705	34,05	39,63	418 795	17 294 732	39 730	—	—	3 240 768	24
2 541 779	4 524 482	2261	29,54	33,37	—	10 461 568	1 335 594	—	in Kol. 153d	6 012 331	25
1 309 406	2 949 558	2947	30,0	40,0	13 378	6 240 774	1 179 090	232 028	236 877	4 060 416	26a
226 853	1 752 898	2368	25,95	30,0	6177	3 016 286	501 894	117 679	113 982	1 140 340	- b
122 812	2 127 327	3290	19,29	19,29	88 311	3 048 855	516 358	143 746	128 802	612 272	- c
311 233	3 360 376	3284	29,10	32,23	15 592	5 528 432	343 971	150 878	90 274	842 371	- d
2 860 807	5 671 937	2316	36,19	46,95	—	10 933 141	998 683	—	in Kol. 153d	10 970 673	27
3 201 467	1 842 243	1679	43,72	44,61	101 712	6 541 502	84 115	213 427	—	836 768	28
71 845	629 700	1917	30,09	34,10	—	956 171	287 252	in Kol. 153c	148 244	937 430	29
48 534	63 371	1036	40,23	52,25	736	228 545	3660	—	—	108 020	30
1 625 848	3 774 444	1634	29,60	32,70	127 470	9 098 191	590 393	84 199	138 598	5 880 488	31
4904	—	117	41,38	48,68	—	302 185	—	—	—	26 076	32
—	—	—	—	—	—	40 688	—	—	—	10 204	33
17 843 678*	13 299 551	1494	42,83	49,13	2 157 305*	38 836 035	1 084 731	474 862	354 197	15 856 761	34
3 337 303	5 212 119	2042	31,71*	36,79	in Kol. 148	11 580 532	309 434	—	in Kol. 153d	7 510 083	35
10 218	—	1277	—	—	400	200 086	—	—	—	1660	36
575 910	322 094	1377	39,28	47,69	55 096	1 727 367	156 775	—	41 221	573 013	37
800 090	1 046 508	1679	27,04	27,04	—	3 044 901	18 898	—	—	234 151	38
2 030 562	4 189 256	1735	37,84	45,78	—	8 489 497	133 652	—	40 981	4 063 265	39a
1 136 989	2 194 268	1917	29,42	28,07	104 125	4 566 801	97 301	—	65 418	2 324 841	- b
3 371 923	9 098 324	1776	32,69	38,46	in Kol. 148	15 198 557	802 868	—	in Kol. 153d	5 123 743	40

	141		142	143	144		145	146		147
	(Forts.) I. Leistungen der									
	B. Wagen.									
A. Deutsche Eisenbahnen.	Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Die Postwagen haben durchlaufen		Jede Postwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
II. Privatbahnen (Forts.)	Achsmeilen.		Meilen.	Procent.	Achsmeilen.		Meilen	Achsmeilen.		Meilen.
41 Niederschlesische Zweigbahn	164 704	84 541	2898	47,22	41 924	38 058	5332	47 321	15 998	4871
42 Nordhausen-Erfurter	171 037	1829	3201	21,55	—	—	—	47 089	—	5856
43 Oberhessische	349 796	19 198	3354	14,00	—	—	—	155 762	—	6490
44 Ostpreußische Südbahn	555 401	15 993	4232	25,14	136 314	—	7573	124 507	—	6917
45 Pfälzische Eisenbahnen	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	665 964	10 830	4800	23,95	—	—	—	357 346	587	6280
47 Rheinische	4 324 009	600 020	5183	35,61	554 462	—	6845	1 482 286	80 980	5428
48 Taunus-E.	985 416	42 267	3792	20,50	32 818	—	5469	249 221	21 138	8448
49 a. Thüringische	1 931 155	838 970	4851	37,15*	—	—	—	581 096	293 680	4970
b. Werra-E.	447 752	33 592	4011	28,95	—	—	—	in Kol. 146a	in Kol. 146b	in Kol. 147
50 Tilsit-Insterburger	108 971	1118	3058	28,20	11 052	—	1842	21 880	609	2811
B. Oesterreichische Bahnen.										
51 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	1 631 253	34 939	4431	24,78	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 142	in Kol. 141a	in Kol. 141b	in Kol. 142
b. südliche Linie	143 242	48	2985	34,46	—	—	—	" " 141a	" " 141b	" " 142
52 Alföld-Fiumaner	666 184	28 398	4341	25,75	115 331	—	7208	143 156	14 221	4371
53 Arad-Temesvarer	75 134	3249	2799	20,26	—	—	—	30 321	10	[illegible]
54 Aussig-Teplitzer	442 739	26 848	3354	14,20	—	—	—	143 009	—	3575
55 Böhmische Nordbahn	336 679	3280	3148	19,84	67 643	—	4832	114 529	—	8180
56 Böhmische Westbahn	593 180	1321	3715	25,67	—	—	—	289 806	68	8052
57 Buschtěhrader	1 029 727	1297	4444	—	74 160	—	6179	228 070	—	6708
58 Dux-Bodenbacher	27 042	—	795	ca. 14,7	—	—	—	3718	—	619
59 Fünfkirchen-Barcs'er	77 807	185 960	5995	18,75	9928	9690	4904	18 947	41 093	10 007
60 Galizische Carl-Ludwig-Bahn	1 860 118	2093	4084	30,35	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149
61 Graz-Köflacher	94 704	—	1578	21,63	—	—	—	42 956	—	3580
62 a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	3 512 837	1 346 282	5120	29,50	64 039	—	2668	1 313 250	183 753	5670
b. Mährisch-Schlesische Nordb.	59 645	657 145	8533	18,4	22 319	—	5580	33 015	169 631	6333
c. Ostrau-Friedlander	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	1 706 709	3212	2175	25,0	137 783	—	1914	271 856	—	4855
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn, b. Neumarkt-Braunau, c. Budw.-Summerau	3 366 789	220 942	4311	25,92	—	—	—	1 003 853	—	5455
d. Lambach-Gmunden	86 903	—	1317	36,73	6084	—	—	30 930	—	2056
e. Pferdebahn	30 407	—	400	—	—	—	—	in Kol. 148a	—	—
65 Kaschau-Oderberger	195 807	1032	1857	28,40	—	—	—	" " 148a	in Kol. 148b	in Kol. 149
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	972 296	27 402	3310	23,54	133 325	—	6663	234 706	4378	4122
67 a. Lemberg-Czernowitzer, b. Czernowitz-Suczawaer, c. Rumänische Linie	1 056 733	—	5283	28,22	180 191	—	6435	298 244	—	4660
68 Mohacs-Fünfkirchener	59 309	25 465	3028	20,93	—	—	—	28 140	3980	4015
69 Oesterreichische Nordwestbahn	665 892	37 954	1944	23,99	117 172	430	2940	230 094	35 920	2375
70 a. Oesterreichische Staats-E.-G.	7 067 118	809 722	5414	31,49	94 001	—	2350	2 951 117	87 675	4639
b. Brünn-Rossitzer	72 614	4565	6431	31,55	4714	—	—	48 186	—	12 046
71 I. Siebenbürger	524 652	15 448	2873	23,99	14 902	24 660	2082	128 466	—	4014
72 Südbahn und Tiroler	11 029 846	470 620	4489	24,67	466 460	18 462	6927	2 841 005	114 006	5749
73 Süd-Norddeutsche	622 566	136 862	3797	21,70	—	—	—	219 948	—	6110
74 Theiß-Bahn	1 770 926	258 176	4272	32,67	218 167	40 900	6168	486 604	82 162	4701
75 Turnau-Kralup-Prager	168 756	59 303	4751	28,25	—	—	—	77 323	10 329	7304
76 Ungarische Nordost-E.	173 770	—	1551	21,91	18 194	—	9097	27 118	—	9004
77 Ungarische Ostbahn	339 318	11 796	1711	30,05	26 246	16 648	3064	95 310	2848	1636
78 Ungarische Westbahn	78 582	—	982	18,9	4934	—	1233	21 181	—	1059
C. Fremdländische Bahnen.										
79 Niederländische Staats-E.	2 766 891	93 669	5459	22,01	44 065	—	11 014	1 318 652	14 870	7169
80 Grand Central Belge	2 088 179	33 581	4366	33,16	—	—	—	1 372 067	18 942	5796
81 Lüttich-Mastrichter	322 101	242	7014	—	—	—	—	82 556	53	5163
82 Niederländische Central-E.	439 690	1785	3065	24,77	—	—	—	165 708	—	5918
83 Niederländische Rhein-E.	1 275 943	—	2933	33,74	78 454	—	4903	828 278	—	5596
84 a. Warschau-Wiener	1 278 602	247 431	5190	36,09	—	—	—	511 586	12 899	6724
b. Warschau-Bromberger	359 522	533 552	3951	26,22	—	—	—	163 557	59 866	6206

Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

(Forts.) B. Wagen.

148 Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	148 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	149 Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)	150 Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet a. mit Z.-Ctr. pro Achse	150 b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit	151 Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	152 Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt (Achsmeilen)	153 Fremde a. Personenwagen	153 b. Postwagen	153 c. Gepäckwagen	153 d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	
109 934	370 751	1742	27,81	41,56	53 307	926 568	94 309	—	10 621	720 562	41
99 795	252 916	1400	32,30	32,30	26 898	599 564	501	28 951	—	171 607	42
175 401	453 143	982	34,18	34,18	133 577*	1 286 877	—	—	—	107 643	43
1 421 526	369 221	1527	44,98	49,97	117 474	2 740 436	3245	—	—	71 699	44
—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	45
2 878 650	2 056 054	1991	45,72	45,72	—	5 969 431	31 440	130 165	—	1 540 051	46
11 940 440	7 455 772	1593	42,0	41,38	542 164	26 980 133	639 360	—	177 420	11 771 956	47
563 507	514 429	1981	16,23	18,76	—	2 408 796	32 149	14 600	16 074	481 868	48
2 989 634	4 875 102	1791	34,77	46,75	320 794	11 830 431	996 455	333 279	272 948	7 927 816	49a
561 932	1 436 932	2182	32,15	50,20	—	2 480 208	5684	87 567	in Kol. 153d	1 500 040	- b
168 922	404 057	2138	29,71	32,24	8567	725 176	739	—	—	22 592	50
5 272 135	986 213	2117	53,08	53,08	—	7 924 540	31 030	—	—	486 496	51a
214 149	59 382	1077	39,29	39,29	—	416 821	616	—	—	50 211	- b
1 060 967	1 715 143	2119	39,12	41,18	in Kol. 148	3 743 400	30 489	—	—	331 820	52
45 175	74 993	801	33,74	33,74	—	228 882	2812	13 760	2031	81 155	53
612 224	1 285 008	663	64,24	61,30	—	2 509 828	17 530	—	—	761 396	54
751,692	704 944	1296	42,60	42,60	20 702	1 999 469	608	—	—	371 006	55
2 301 298	2,012 567	2346*	45,71	45,71	108 980	5 307 220	in Kol. 153d	—	—	1 683 973	56
881 692	1 202 512	829	42,15	39,20	—	3 417 448	2199	—	3795	1 679 202	57
33 251	22 676	145	40,02	36,87	—	86 887	—	—	—	—	58
129 804	567 998	1994	41,26	41,26	—	1 041 227	104 601	2338	30 253	350 383	59
8 940 570	6 796 337	2378	31,38	31,92	in Kol. 148a	17 599 118	1462	in Kol. 153d	in Kol. 153d	4 825 622	60
341 061	424 097	1051	44,15	44,15	—	902 818	3765	—	—	474 493	61
22 942 999	13 638 333	2378	39,91	43,98	544 170*	43 545 663	1 273 967	466 264	74 002	16 233 766	62a
131 962	3 798 351	3000	33,62	31,51	—	4 872 068	466 867	22 782	100 795	1 433 546	- b
—	—	—	—	—	—	—	75 794	6372	—	133 384	- c
2 966 518	1 573 842	1301	40,0	40,0	—	6 659 920	204	—	—	251 125	63
6 971 458	7 686 017	2378	56,05	56,05	—	19 249 059	125 836	—	—	5 206 765	64a-c
377 061	—	382	21,43	85,72	—	500 978	—	—	—	—	- d
421 696	—	359	—	—	—	452 103	—	—	—	—	- e
463 536	258 824	938	34,70	31,50	—	919 199	1246	—	—	250 450	65
1 921 836	1 394 914	1598	32,16	32,16	—	4 688 857	27 302	—	3286	362 301	66
3 286 659	2 352 945	2369	31,66	31,66	—	7 174 772	186	—	—	878 488	67
1 081 864	270 477	2006	41,94	46,60	11 356	1 480 591	131 793	9341	21 557	164 310	68
1 321 706	2 136 476	930	36,48	35,80	—	4 545 644	73 196	254	4288	1 242 657	69
44 390 822	16 916 983	2722	40,56	46,21	—	72 317 438	1 069 227	763 448	27 124	21 676 019	70a
677 326	120 647	4071	37,61	45,51	—	928 052	1094	—	—	148 192	- b
1 632 384	673 962	1348	51,23	51,23	68 894	3 083 368	9750	16 730	—	552 836	71
37 230 249	9 395 671	2513	47,24	48,32	635 853	62 202 172	522 838	716 622	130 709	8 007 211	72
1 126 762	1 458 896	1451	43,28	43,70	—	3 565 034	54 641	185 171	42 368	2 944 197	73
4 044 541*	4 439 367*	2719*	36,91	41,63	766 198*	12 057 041	151 645	148 993*	33 660	3 192 167	74
428 374	414 950	1201	47,08	47,99	—	1 159 035	64 248	—	—	578 249	75
143 002	349 249	580	33,10	33,10	—	711 333	942	—	36	131 907	76
605 890	363 367	866	57,14	57,14	—	1 461 423	6500	30 322	1582	110 242	77
51 271	63 638	234	37,32	37,70	—	219 706	—	—	—	16 329	78
3 688 963	1 782 185	1081	33,66*	37,4*	—	9 709 295	123 713	—	21 024	2 123 688	79
6 483 042	2 934 220	978	—	—	—	12 930 031	60 969	—	14 849	3 004 244	80
84 770	564 770	2019	—	—	—	1 054 792	222	—	50	107 462	81
223 139	87 215	1464	23,93	39,39	—	917 537	1952	—	245	74 181	82
2 417 606	2 992 985	1910	—	—	611 062	8 204 328	—	—	—	982 146	83
7 250 554	2 652 344	1996	38,36	52,67	908 938	12 862 354	545 996	—	59 832	3 511 899	84a
476 679	1 887 597	2327	36,72	59,46	—	3 480 773	155 199	—	8096	1 471 637	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	154			155			156		
		(Forts.) I. Leistungen der								
		(Forts.) B. Wagen.								
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a.	b.		a.	b.		a.	b.	
		überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge
	I. Staatsbahnen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	
1	Badische	4 357 171	33 977	4511	1 272 724	9925	1318	22 412 600	174 771	23 203
2	Bayerische	12 537 702	49 052	6512	2 201 500	8613	1143	47 591 224	186 194	24 720
3	Friedrich-Franz-E.	1 249 557	29 353	3897	371 518	8730	1159	1 763 392	41 423	5500
4	Main-Neckar-E.	917 578	78 897	10 474	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	2 831 124	243 433	32 318
5	Oldenburgische	453 863	22 150	2941	113 358	5532	734	696 335	33 984	4511
6	Bebra-Hanauer	1 244 611	64 823	8606	375 777	19 572	2599	2 930 416	152 626	20 264
7	Hannoversche	6 363 572	54 912	7290	2 181 120	18 821	2499	28 470 721	245 679	32 618
8	Main-Weser-B.	1 561 610	59 085	7843	780 355	29 525	3919	7 355 687	278 308	36 943
9	Nassauische	1 351 310	48 996	6505	372 904	13 521	1795	3 424 105	124 151	16 483
10	Niederschl.-Märk.-u.Schles.Geb.	4 575 062	61 017	8102	1 253 604	16 719	2220	36 528 644	487 178	64 687
11	Preuß. Ostbahn	6 537 504	47 622	6323	1 457 912	10 620	1410	21 324 570	155 336	20 623
12	Saarbrücker	509 164	23 218	3082	158 668	7235	961	4 672 158	213 049	28 285
13	Westfälische	1 923 539	37 091	4924	965 000	18 608	2475	13 294 863	256 361	34 036
14	Sächsische Staats-E.	8 717 605*	76 497	10 156	1 183 853	10 388	1379	52 935 119*	464 506	61 671
15	Württembergische	4 840 469	34 184	4538	1 556 073	10 989	1459	9 800 889	69 215	9189
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	6 097 221	67 328*	8939	2 347 647	25 924*	3442	27 525 179	288 887	38 355
	b. Hessische Nordbahn	799 961	40 361	5359	303 804	15 328	2035	5 179 482	261 326	34 696
17	a. Oberschlesische }	2 605 941	43 982*	5839*	1 061 368	17 913*	2378*	27 979 877	445 894	59 200
	b. Breslau-Posen-Glogauer }									
	c. Stargard-Posener	687 862	30 396	4036	226 724	10 019	1330	3 466 487	153 181	20 337
	d. Neisse-Brieger	173 676	28 103	3731	61 953	10 025	1331	410 457	66 417	8818
	e. Wilhelms-Bahn	459 116	20 360*	2703	203 845	9040*	1200	3 656 823	148 230	19 680
18	Rhein-Nahe-E.	549 060	34 040	4519	138 380	8579	1139	3 947 290	244 717	32 491
19	a. Gößnitz-Geraer	183 913*	39 894	5297	33 524	7272	966	683 433*	148 250	19 684
	b. Greiz-Brunner	35 847	22 979	3051	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	85 175	54 599	7249
	c. Zittau-Reichenberger	176 648	49 760	6606	26 102	7353	976	744 727	209 782	27 851
	b) in Privatverwaltung.									
20	a. Altona-Kieler	1 091 868	33 909	4502	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	2 684 973	83 384	11 071
	b. Schleswigsche	541 991	17 770	2359	„ „ 156a	„ „ 156b	„ „ 156b	1 603 911	52 587	6982
21	Bayerische Ostbahnen	3 102 936	37 933	5036	1 346 725	16 464	2186	13 981 815	170 927	22 693
22	Berlin-Anhaltische	3 030 516	61 668	8187	300 015	6105	810	8 425 216	171 443	22 762
23	Berlin-Görlitzer	894 069	32 394	4301	182 417	6609	878	3 229 900	117 025	15 536
24	Berlin-Hamburger	2 848 839	71 723	9522	876 300	22 062	2929	9 847 201	247 915	32 915
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	2 832 216	144 944	19 244	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	8 554 110	437 774	58 124
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1 851 591	62 596	8311	447 211	15 119	2007	5 369 822	181 536	24 102
	b. Starg.-Cösl.-Colb.	753 777	32 988	4380	208 510	9125	1211	1 367 193	59 833	7944
	c. Cöslin-Danziger	754 860	28 844	3830	174 021	6650	883	735 084	28 089	3729
	d. Vorpommersche	957 595	31 438	4174	227 523	7470	992	1 153 604	37 873	5028
27	Braunschweigische	2 407 626	62 116	8247	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	13 831 480	356 850	47 378
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	1 158 336	29 177*	3873	230 430	5804*	770	4 038 235	101 719*	13 505
29	Frankfurt-Hanauer	358 307	65 624	8712	201 411	36 888	4897	1 009 275	184 849	24 541
30	Glückstadt-Elmshorner	85 852	19 078	2533	20 155	4479	595	156 554	34 789	4619
31	Hessische Ludwigs-E.	2 442 993	54 073	7179	804 981	17 820	2365	7 506 336	166 143	22 058
32	Homburger	265 461	110 150	14 624	31 820	13 203	1753	30 980	12 855	1707
33	Kirchheimer	17 658	20 414	2710	11 753	13 588	1804	10 204	11 796	1566
34	Köln-Mindener	4 674 482*	65 915	8751	1 360 253*	19 181	2547	33 159 135*	467 577	62 078
35	a. Leipzig-Dresdener	2 699 911	89 907	11 937	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	10 331 927	344 053	45 679
	b. Cottbus-Großenhainer	317 438	29 947	3976	„ „ 156a	„ „ 156b	„ „ 156b	515 459	48 628	6456
36	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	189 468	236 835	31 421	—	—	—	11 878	14 848	1970
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	565 640	38 348	5092	146 078	9904	1315	1 148 923	77 893	10 342
38	Märkisch-Posener	761 494	21 126	2805	209 870	5822	773	1 034 241	28 692	3809
39	a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz.	1 573 405	81 271	10 790	416 893	21 534	2859	6 093 827	314 764	41 790
	b. Halle-Kasseler	718 810	32 437	4307	227 455	10 264	1363	3 461 830	156 220	20 741
40	a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc. }									
	b. Berlin-Hannoversche }	2 777 301	39 531	5249	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	8 495 666	120 935	16 056
	c. Aschersleben-Könnern }									

Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

(Fortſ.) B. Wagen.

157			158		159		160	161	
Die eigenen und fremden Perſonen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, ſowie die Poſt- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt	b. pro Meile	pro Kilometer	a. eiſernen	b. ſtählernen	a. eiſernen	b. ſtählernen	für fremde Wagen ſind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen ſind eingenommen	
	Bahnlänge		Achſe		Radreifen				
			(ſeit der Anſchaffung) zurückgelegte Meilenzahl.						
Achsmeilen	Achsmeilen						Thlr.	Thlr.	
28 593 997	*222 972*	*29 603*	—	—	—	—	324 516*	210 128*	1
64 825 817	*253 622*	*33 672*	nicht notirt	—	nicht notirt	—	—*	—*	2
3 690 327	*86 688*	*11 509*	nicht notirt	—	nicht notirt	—	21 221	72 417	3
3 748 702	*322 330*	*42 795*	—	—	—	—	71 256	26 509	4
1 561 171	*76 192*	*10 114*	—	26 665	—	nicht notirt	5211	10 053	5
4 803 790	*250 197*	*33 219*	32 807	—	32 807	—	67 859	51 966	6
37 812 252	*326 288*	*43 320*	—	—	—	—	572 582	646 935	7
9 855 066	*372 874*	*49 495*	—	—	—	—	152 836	37 729	8
5 220 439	*189 283*	*25 131*	42 369	46 071	—	46 071	38 219	64 043	9
43 402 804	*578 858*	*76 860*	94 325	53 266	55 513	41 953	533 004	391 918	10
31 239 083	*227 558*	*30 212*	68 112	97 553	47 541	88 567	151 295	307 185	11
5 523 074	*251 850*	*33 437*	—	—	—	—	127 015	211 428	12
16 726 140	*322 525*	*42 821*	38 837	70 529	30 959	42 138	279 926	165 794	13
63 747 519	*559 385*	*74 268*	—	—	—	—	399 758	424 821*	14
16 651 364	*117 594*	*15 612*	—	—	—	—	138 044	126 584	15
36 883 744	*387 109*	*51 395*	—	—	—	—	328 646	605 201	16
6 283 247	*317 015*	*42 090*	—	—	—	—			
31 982 982*	*509 689*	*67 670*	—	—	—	—	435 648	565 052	17a
							123 033	161 101	- b
4 497 210	*198 728*	*26 384*	—	—	—	—	108 531	84 048	- c
646 202	*104 563*	*13 882*	—	—	—	—	10 322	15 793	- d
4 373 554	*177 282*	*23 538*	—	—	—	—	71 230	117 688	- e
4 813 984	*298 449*	*39 625*	—	—	—	—	114 611	34 451	18
930 964	*201 944*	*26 813*	—	—	—	—	22 297	—	19a
121 022	*77 578*	*10 300*	—	—	—	—	1143	73	- b
965 465	*271 962*	*36 106*	—	—	—	—	18 124	12 501	- c
3 926 961	*121 955*	*16 192*	36 903	30 057	25 000	—	42 951	31 797	20a
2 215 014	*72 623*	*9642*	63 000	27 280	27 500	—	32 209	29 001	- b
18 862 264	*230 590*	*30 615*	—	—	—	—	194 490	179 424	21
12 151 288	*247 264*	*32 828*	102 889	115 875	38 733	49 384	187 680	143 479	22
4 561 060	*165 256*	*21 940*	—	—	—	—	65 349	50 832	23
14 289 675	*359 760*	*47 764*	—	—	—	—	9482	89 834	24
11 591 313	*593 209*	*78 761*	98 422	84 511	48 400	67 747	126 039	65 703	25
7 914 030	*267 547*	*35 521*	43 441	71 292	43 441	39 622	—*	—*	26a
2 453 336	*107 367*	*14 254*	48 565	—	39 788	25 124*	—*	—*	- b
1 896 022	*72 450*	*9619*	—	—	—	—	—*	—*	- c
2 505 192	*82 245*	*10 920*	42 364	—	42 364	26 550*	—*	—*	- d
16 239 106	*418 966*	*55 625*	80 627	54 074	45 906	72 672	346 043	229 447	27
5 742 140	*141 640**	*19 203*	—	—	—	—	29 612	53 283	28
1 568 993	*287 361*	*38 150*	—	—	—	—	17 891	4840	29
276 481	*61 440*	*8157*	—	—	—	—	3297	2022	30
11 156 560	*246 936*	*32 785*	—	—	—	—	—*	—*	31
328 261	*136 208*	*18 084*	—	—	—	—	1025	170	32
39 615	*45 798*	*6080*	—	—	—	—	234	661	33
41 537 036*	*585 713*	*77 763*	nicht notirt	—	nicht notirt	—	558 827	474 094	34
13 031 838	*433 960*	*57 616*	—	—	—	—	185 167	136 164	35a
832 897	*78 575*	*10 431*	—	—	—	—	—	—	- b
201 746	*252 182*	*33 457*	104 990	15 277	77 600	16 571	—	—	36
1 995 462	*135 286*	*17 963*	117 610	8471	47 696	34 500	23 999	18 105	37
2 023 008	*56 123*	*7451*	13 508	—	13 508	—	6730	45 836	38
8 222 265	*424 704*	*56 386*	77 617	47 042	69 712	40 815	103 522	136 365	39a
4 603 410	*207 735*	*27 580*	—	37 664	37 664	27 051	60 894	68 082	- b
11 487 340	*163 521*	*21 710*	—	—	—	—	236 049	137 570	40

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) I. Leistungen der

(Forts.) B. Wagen.

	154			155			156		
	Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
	a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	b. pro Kilometer Bahnlänge	a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	b. pro Kilometer Bahnlänge	a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	b. pro Kilometer Bahnlänge
II. Privatbahnen (Forts.)	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen		Achsmeilen.	Achsmeilen.	
41 Niederschlesische Zweigbahn	259 013	27 264	3620	57 942	6099	810	830 526	87 424	11 607
42 Nordhausen-Erfurter	171 538	16 917	2246	47 089	4644	616	271 402	26 765	3553
43 Oberhessische	349 796	16 031	2128	155 762	7138	948	283 044	12 971	1722
44 Ostpreußische Südbahn	558 646	18 358	2437	124 507	4091	543	1 493 225	48 846	6485
45 Pfälzische Eisenbahnen	—*	—	—	—*	—	—	—*	—	—
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	697 404	18 114	2405	357 346	9282	1232	4 418 701	108 996	14 471
47 Rheinische	4 963 369	47 248	6273	1 659 706	15 799	2098	23 712 396	225 725	29 969
48 Taunus-E.	1 017 565	150 750	20 003	265 295	39 303	5215	1 045 375	154 870	20 550
49 a. Thüringische	2 927 610	61 183	8123	854 044	17 848	2369	10 917 450	228 160	30 292
b. Werra-E.	453 236	19 958	2650	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	2 061 972	90 796	12 055
50 Tilsit-Insterburger	109 710	15 322	2034	21 880	3056	405	191 514	26 747	3551
B. Oesterreichische Bahnen.									
51 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	1 662 283	38 205	5072	in Kol. 154a	in Kol. 154b	in Kol. 154b	5 758 631	132 352	17 572
Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	143 858	10 554	1401	= = 154a	= = 154b	= = 154b	264 360	19 396	2575
52 Alföld-Fiumaner	696 673	15 833	2102	143 156	3254	432	1 392 787	31 654	4203
53 Arad-Temesvarer	77 946	10 270	1363	32 352	4262	566	126 330	16 644	2209
54 Aussig-Teplitzer	460 269	53 519	7106	143 009	16 629	2208	1 373 620	159 723	21 206
55 Böhmische Nordbahn	337 287	17 522	2326	114 529	5950	790	1 122 698	58 325	7744
56 Böhmische Westbahn	593 180	22 249	2954	289 806	10 870	1443	3 985 271	149 485	19 846
57 Buschtěhrader	1 031 926	37 966*	5041*	231 865	8531*	1133*	2 560 894	89 106	11 830
58 Dux-Bodenbacher	27 042	4007	532	3718	551	73	32 251	4928	654
59 Fünfkirchen-Barcs'er	182 408	20 290	2694	49 200	5473	727	480 187	53 413	7092
60 Galizische Carl-Ludwig-Bahn	1 861 580	25 610	3400	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	13 766 192	189 382	25 144
61 Graz-Köflacher	98 469	18 544	2462	42 956	8090	1074	815 554	153 588	20 390
62 a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	4 786 804	62 029	8236	1 387 252	17 976	2387	39 176 765	507 668	67 401
b. Mährisch-Schlesische Nordb.	526 512	27 740	3683	133 810	7050	936	1 565 508	82 482	10 951
c. Ostrau-Friedlander	75 794	17 148	2277	—	—	—	133 384	30 177	4006
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	1 706 913	35 905	4767	271 856	5718	759	3 217 643	67 683	8986
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn, b. Neumarkt-Braunau, c. Budw.-Summerau	3 492 625	51 506	6838	1 003 853	14 804	1965	12 178 223	179 593	23 844
d. Lambach-Gmunden	86 903	22 749	3020	30 930	8097	1075	377 061	98 707	13 105
e. Pferdebahn	30 407	3081	409	in Kol. 156a	in Kol. 156b	in Kol. 156b	421 696	42 725	5672
65 Kaschau-Oderberger	197 053	10 382	1378	= = 156a	= = 156b	= = 156b	713 986	37 618	4994
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	999 598	16 276	2161	237 992	3875	514	2 284 137	37 195	4938
67 a. Lemberg-Czernowitzer, b. Czernowitz-Suczawaer, c. Rumänische Linie	1 056 919	14 712	1953	298 244	4152	551	4 160 147	57 908	7688
68 Mohacs-Fünfkirchener	191 102	23 651	3140	49 697	6151	817	1 246 174	154 229	20 476
69 Oesterreichische Nordwestbahn	739 088	11 031	1464	234 382	3498	464	2 564 362	38 274	5081
70 a. Oesterreichische Staats-E.-G.	8 136 845	38 379	5095	2 978 241	14 048	1865	66 066 841	311 621	41 371
b. Brünn-Rossitzer	73 708	19 499	2591	48 186	12 747	1692	825 518	218 391	29 016
71 I Siebenbürger	534 402	13 888	1844	128 466	3338	443	2 185 220	56 788	7539
72 Südbahn und Tiroler	11 552 684	43 320	5751	2 971 714	11 143	1479	45 237 460	169 642	22 523
73 Süd-Norddeutsche	677 207	22 536	2992	262 316	8729	1159	4 070 959	135 473	17 986
74 Theiß-Bahn	1 922 571	24 868	3302	520 264	6730	893	7 236 708	93 606	12 428
75 Turnau-Kralup-Prager	233 004	20 226	2685	77 323	6712	891	1 006 623	87 380	11 601
76 Ungarische Nordost-E.	174 712	8718	1157	27 154	1355	180	264 909	13 219	1755
77 Ungarische Ostbahn	345 818	15 776	2094	96 892	4420	587	716 132	32 670	4337
78 Ungarische Westbahn	78 582	5056	671	21 181	1363	181	67 700	4356	578
C. Fremdländische Bahnen.									
79 Niederländische Staats-E.	2 890 604	23 334	3098	1 339 676	10 815	1436	5 812 651	46 922	6230
80 Grand Central Belge	2 149 148	29 795	3956	1 386 916	19 228	2553	9 487 286	126 447	16 788
81 Lüttich-Mastrichter	322 623	83 581	11 097	82 606	21 401	2841	192 232	49 801	6612
82 Niederländische Central-E.	441 642	32 934	4372	165 953	12 375	1643	297 320	22 172	2943
83 Niederländische Rhein-E.	1 275 943	45 847	6086	828 278	29 762	3951	3 399 752	122 161	16 217
84 a. Warschau-Wiener	1 824 598	39 323	5221	571 418	12 315	1635	10 762 453	231 949	30 795
b. Warschau-Bromberger	514 721	26 128	3469	171 653	8713	1157	1 948 316	98 899	13 130

157			158		159		160	161	

Transportmittel im Betriebsjahre 1871.

(Forts.) B. Wagen.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- rc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge	Größte von einer a. eisernen Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.	Größte von einer b. stählernen Achse	Größte von einem a. eisernen Radreifen	Größte von einem b. stählernen Radreifen	An Miethe für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
1 242 712	130 812	17 368	57 883	23 624	57 836	23 624	21 154	13 476	41
545 878	53 834	7147	—	—	—	—	2953	10 573	42
922 179	42 263	5611	10 777	—	—	10 777	2910	11 576	43
2 430 166	79 495	10 554	33 115	24 340	33 115	24 340	2874	11 148	44
—*	—	—	—	—	—	—	—	—	45
5 603 616	138 224	18 352	55 764	26 406	44 208	19 890	57 923	72 616	46
31 432 097	299 211	39 725	50 000	65 000	30 000	46 000	490 412	357 028	47
2 375 653	351 948	46 700	—	—	—	—	—*	—*	48
15 353 177	320 861	42 599	—	—	—	—	251 144	213 095	49a
2 602 775	114 609	15 216	41 531	—	25 165	—	40 565	53 345*	- b
342 723	47 866	6355	40 896	—	—	40 896	586	11 549	50
7 420 914	170 557	22 644	—	—	—	—	58 740	97 282	51a
408 218	29 950	3976	—	—	—	—	5158	8651	- b
2 347 947	53 362	7085	—	—	—	—	—	92 084	52
250 388	32 989	4377	—	—	—	—	837	90	53
1 976 898	229 872	30 519	—	—	—	—	—	21 396	54
1 662 859	86 387	11 469	42 156	—	42 156	—	3448	53 796	55
4 977 237	186 693	24 787	—	—	—	—	73 923	87 640	56
3 898 835	135 658	18 011	—	—	—	—	40 461	59 117	57
64 011	9486	1259	—	—	—	—	—	13 972*	58
724 061	80 541	10 693	28 519	—	—	—	5549	22 857	59
15 627 772	214 992	28 544	—	—	—	—	152 248	329 593	60
956 979	180 222	23 924	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	61
46 375 036	600 946	79 786	55 689	36 541	76 484	31 159	684 365	919 190	62a
2 270 931	119 648	15 885	10 503	7833	8014	7020	27 957	104 528	- b
215 550	48 767	6475	—	—	—	—	—	—	- c
5 334 195	112 204	14 897	—	—	—	—	7522	22 441	63
16 674 701	245 903	32 647	—	—	—	—	251 220	241 772	64ac
500 978	131 146	17 412	—	—	—	—	—	—	- d
452 103	45 806	6081	—	—	—	—	—	—	- e
911 039	48 000	6373	—	—	—	—	14 355	41 747	65
3 655 052	59 519	7902	—	—	—	—	nicht notirt	56 062	66
5 695 501	79 280	10 526	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	67
1 507 670	186 593	24 773	78 593	—	—	—	10 506	5683	68
3 655 259	54 556	7243	—	—	—	—	63 038	99 807	69
78 038 876	368 090	48 868	—	—	—	—	—*	—*	70a
952 126	251 885	33 466	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
2 948 614	76 627	10 173	—	—	—	—	33 514	45 671	71
61 580 793	230 916	30 658	—	—	—	—	208 654	202 882	72
5 195 653	172 904	22 956	—	—	—	—	187 996	147 832	73
10 366 479	134 089	17 803	—	—	—	—	29 573	83 333	74
1 316 950	114 318	15 177	—	—	—	—	9535	10 261	75
484 969	24 200	3213	—	—	—	—	20 585	33 429	76
1 215 410	55 448	7362	—	—	—	—	15 847	19 726	77
172 397	11 094	1473	—	1630	—	1630	931	4599	78
10 086 996	81 426	10 811	29 716	50 588	29 716	50 588	35 871	71 109	79
13 023 350	173 575	23 045	—	—	—	—	85 025	146 818	80
597 461	154 783	20 550	—	—	—	—	5333	10 666	81
904 915	67 480	8959	—	30 902	—	21 143	4749	4259	82
6 193 489	222 547	29 544	40 071	51 124	18 095	26 461	36 963	131 167	83
14 067 407	303 177	40 252	—	—	—	—	162 888	106 430	84a
2 634 690	133 741	17 756	—	—	—	—	47 611	115 759	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1871

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	162	163	164	165	166	167	168			
		Personen						Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen	d. im Durchgangs-Verkehr befördert. Pers.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	101 055	1 199 822	7 658 592	—	701 702	9 661 171	8 054 090	622 395	648 463	336 223
2	Bayerische	106 569	1 507 679	7 478 672	—	111 909	9 204 829	8 610 826	268 172	278 229	47 602
3	Friedrich-Franz-E.	6195	140 815	280 986	288 431	91 596	808 023	632 785	88 912	74 258	12 068
4	Main-Neckar-E.	47 611	344 042	980 919	—	506 404	1 878 976	1 591 107	115 359	111 891	60 619
5	Oldenburgische	1951	118 822	500 248	—	63 476	684 497	638 204	21 780	17 407	7106
6	Bebra-Hanauer	12 978	124 025	281 673	95 429	329 457	843 562	653 193	56 670	47 785	85 914
7	Hannoversche	59 208	782 529	2 135 538	1 277 361	1 119 257	5 373 893	3 976 364	377 326	477 463	542 740
8	Main-Weser-B.	14 885	162 634	785 597	11 960	388 637	1 363 713	1 035 444	168 899	60 704	98 666
9	Nassauische	42 969	348 333	1 048 034	84 986	106 422	1 630 744	1 272 173	177 581	161 123	19 867
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	17 959	305 507	1 037 383	1 838 367	382 330	3 581 546	3 094 113	269 037	186 525	31 871
11	Preuß. Ostbahn	20 775	365 014	1 075 277	1 177 580	541 236	3 179 882	2 988 672	71 079	116 233	3898
12	Saarbrücker	17 387	356 161	795 185	111 229	472 496	1 752 458	930 875	315 832	259 344	246 407
13	Westfälische	11 753	173 449	733 893	410 862	292 894	1 622 851	1 243 602	137 606	132 413	109 230
14	Sächsische Staats-E.	30 397	1 255 245	5 364 750	130 835	261 640	7 042 867*	6 579 666	210 509	202 088	50 604
15	Württembergische	161 435*	1 459 862*	4 613 170*	—	—*	6 234 467*	6 007 672	113 082	103 581	10 132
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	63 636	1 392 730	5 684 901	1 938 737	551 443	9 631 447	9 304 137	166 148	146 532	14 630
	b. Hessische Nordbahn	14 368	138 215	258 473	193 353	374 420	978 829	777 470	48 586	40 041	112 732
17	a. Oberschlesische	11 945	234 664	585 193	892 039	191 928	1 915 769	1 613 124	in Kol. 168c	253 970	48 675
	b. Breslau-Posen-Glogauer	5546	77 115	289 562	261 379	200 026	833 628	707 819	" " 168c	121 422	4387
	c. Stargard-Posener	2902	45 826	144 094	133 912	91 341	418 075	240 194	" " 168c	144 202	33 679
	d. Neisse-Brieger	1402	20 356	53 164	110 882	89 599	275 403	152 581	" " 168c	122 822	—
	e. Wilhelms-Bahn	4401	53 741	168 632	327 227	42 368	596 369	494 479	" " 168c	93 659	8231
18	Rhein-Nahe-E.	17 152	204 252	384 834	48 434	449 542	1 104 214	446 352	147 127	164 334	346 401
19	a. Gößnitz-Geraer	481	32 855	201 391	—	8433	243 160*	129 646	58 376	55 138	—
	b. Greiz-Brunner	180	14 004	60 452	—	1789	76 425*	26 029	26 298	24 098	—
	c. Zittau-Reichenberger	251	26 638	204 015	—	1114	232 018	203 544	12 556	15 570	348
	b) in Privatverwaltung.										
20	a. Altona-Kieler	8202	290 799	1 301 034	—	21 021	1 621 056	914 961	309 995	317 967	78 133
	b. Schleswigsche	2031	53 196	418 921	—	1504	475 652	348 119	58 599	56 790	12 144
21	Bayerische Ostbahnen	19 326	292 913	2 008 424	—	103 231	2 423 894	2 343 775	24 610	24 142	31 367
22	Berlin-Anhaltische	25 045	334 236	921 586	186 005	402 635	1 869 507	1 633 266	119 573	111 763	4905
23	Berlin-Görlitzer	2540	43 983	242 197	252 581	52 124	593 425*	583 585	5267	4573	—
24	Berlin-Hamburger	17 235	295 095	780 436	760 352	136 220	1 989 338	1 856 895	52 427	58 591	21 425
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	41 036	313 985	785 357	610 150	385 183	2 135 711	1 962 380	70 496	102 835	in Kol. 168c
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn zc.	6186	184 281	523 450	708 527	275 154	1 697 598	1 264 617	195 123	234 681	3177
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	822	40 689	127 211	182 481	94 370	445 573	265 828	67 091	68 693	43 961
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	386	54 313	332 692	186 973	48 665	623 029	548 946	33 272	40 811	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	2823	69 766	264 143	259 291	99 834	695 857	501 306	90 088	89 052	15 411
27	Braunschweigische	73 926*	528 713*	779 330*	30 610*	503 265*	1 915 844	960 925	214 735	184 775	555 409
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	5494	131 423	596 375	393 364	141 660	1 268 316*	1 114 160	84 902	69 254	—
29	Frankfurt-Hanauer	24 470	288 844	399 505	—	333 688	1 046 507	505 534	92 438	105 393	343 142
30	Glückstadt-Elmshorner	510	21 281	136 282	—	5268	163 341	85 576	38 909	38 856	—
31	Hessische Ludwigs-E.	71 614	656 313	2 562 048	—	1 046 509	4 336 484	3 342 282	420 160	493 418	80 624
32	Homburger	53 119	210 820	446 251	—	12 468	722 658	700 709	9908	12 041	—
33	Kirchheimer	4411	40 786	84 369	2942*	—	132 508	31 527	32 470	30 674	37 837*
34	Köln-Mindener	57 705	669 585	1 178 211	2 701 865	736 732	5 344 098	5 031 030	132 619	127 470	52 979
35	a. Leipzig-Dresdener	19 620	427 017	1 694 077	—	132 399*	2 273 113*	2 005 356	140 670	104 577	22 510
	b. Cottbus-Großenhainer	485	11 292	73 927	62 090	4536	152 330	119 873	17 376	12 379	2702
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	5478	254 581	736 318	—	6714*	1 003 091	1 003 091	—	—	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg)	5154	100 858	362 722	51 153	51 377	571 264	494 859	34 439	41 966	—
38	Märkisch-Posener	1633	35 221	161 814	175 801	57 484	431 953	369 670	33 034	27 820	1429
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	9146	208 352	817 912	429 670	211 106	1 676 216	1 399 901	133 502	132 203	10 610
	b. Halle-Kasseler	1343	54 913	251 448	377 733	203 274	888 711	624 993	117 376	131 891	14 451
40	a. Magdeburg-Halberstädter zc.	21 653	297 561	784 018	968 228	661 680	2 733 170	1 908 274	162 642	119 362	542 892
	b. Berlin-Hannoversche	798	20 575	114 904	157 332	28 824	322 433	319 534	1013	1827	59
	c. Aschersleben-Könnern	24	995	5524	6794	469	13 806	13 806	—	—	—

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

169	170		171	172				173	174				
	Davon sind			Eilgüter					Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)				
Reisegepäck überhaupt	a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
360 163	336 247	23 916	24 151	467 429*	346 584*	505 258*	163 721*	—	3 075 772*	1 818 951*	1 473 293*	724 958*	1
394 512	—	—	55 567	523 483	338 642	387 397	220 044	—	4 379 421	2 282 496	2 511 298	1 261 715	2
98 783	—	—*	2489	47 396	17 528	33 775	3307	—	458 666	204 154	363 470	28 173	3
112 608	112 608	nicht notirt	3416	77 158	118 063	115 933	126 613	—	325 306	479 031	419 590	498 763	4
37 041	29 513*	7528*	783	37 618	15 815	21 200	2175	115 750	52 255	43 800	100 185	7895	5
73 684	—	nicht notirt	2539	13 080	18 483	22 377	135 369	1214	27 136	55 436	56 257	441 227	6
644 188*	—	—	11 990	503 160	262 102	328 622	325 264	—	2 112 770	1 087 614	1 037 546	892 936	7
149 119*	59 386*	89 733	4431	74 972	76 732	104 098	172 074	701*	140 350	131 001	150 555	396 491	8
77 194*	56 378	20 816	3067	28 156	36 634	55 843	19 612	nicht notirt	337 841	184 902	251 648	66 442	9
182 452	62 759	119 693	5676	150 339	124 178	144 301	53 008	166*	574 517	655 613	679 630	304 839	10
262 177	—	—	7150	343 105	44 337	51 099	6518	35	1 203 048	271 879	217 230	36 816	11
136 004	86 166	49 838	4467	40 952	77 879	124 487	36 579	11*	24 854	101 916	177 236	88 619	12
119 801	39 851	79 950	7220	49 937	76 517	59 210	218 963	7727	292 066	157 185	149 744	786 295	13
395 984	128 302	267 682	15 868	655 278	329 208	216 975	238 660	nicht notirt	1 603 717	1 136 031	861 271	933 455	14
246 516	—	w. n. gew.	42 063	493 492	231 166	202 263	72 582	nicht notirt	3 635 758	1 122 404	1 085 386	325 765	15
270 505	108 936	161 569	16 390	622 918	312 341	218 839	35 913	192 506	1 141 302	643 030	697 481	17 358	16a
101 759	101 759	—	2066	31 439	21 019	27 625	301 660	8645	66 974	79 937	65 953	909 772	- b
80 492*	29 192	51 300	2315	31 372	in Kol. 172c	50 734	30 955	—	158 475	in Kol. 174c	396 635	220 476	17a
49 124*	20 014	29 110	1911	36 342	„ „ 172c	31 013	5326	—	170 346	„ „ 174c	176 046	57 473	- b
37 727*	9932	27 795	1332	8089	„ „ 172c	29 785	25 905	—	38 915	„ „ 174c	181 138	135 655	- c
11 847*	3063	7884	407	1112	„ „ 172c	17 488	—	—	4641	„ „ 174c	77 584	—	- d
26 376*	9372	17 004	803	4359	„ „ 172c	17 178	21 565	—	39 789	„ „ 174c	127 404	172 423	- e
174 557	71 005	103 552	1928	34 549	44 265	44 069	82 455	nicht notirt	12 422	55 552	53 624	136 062	18
13 161	4068	9093	442	5646	29 180	25 038	—		13 410	172 917	61 185	—	19a
5055	1247	3808	322	42	20 302	11 202	—		230	28 575	22 408	—	- b
7463	3475	3988	666	13 799	14 272	7371	—		39 922	73 133	79 031	16	- c
84 127	18 460	65 667	2416	137 131*	86 673*	55 322*	1136*	—	1 398 620*	782 130*	732 834*	2287*	20a
42 648	10 278	32 370	665	9114*	22 546*	17 750*	12 516*	—	219 255*	185 774*	286 449*	155 933*	- b
123 508	—	—	14 799	129 893	66 089	87 693	70 637	—	1 197 899	538 663	634 805	415 158	21
173 151	55 948	117 203	5356	175 947	193 984	180 994	42 184	20 333	599 893	394 153	515 066	337 400	22
26 240	5608	20 632	1943	74 863	14 339	18 322	—	5884	342 220	57 171	86 307	22 105	23
117 075	36 293	80 782	5100	205 169	148 071	193 459	46 915	—	2 242 228	1 790 114	1 618 733	455 590	24
103 212	—	—	4195	203 192	in Kol. 172c	322 796	in Kol. 172c	—	1 327 922	in Kol. 174c	7 418 437	in Kol. 174c	25
106 972	31 635	75 337	6570	98 842	72 835	53 013	6576	19 336	513 368	308 811	368 099	23 432	26a
34 214	9430	24 784	2369	5941	7153	13 193	9241	6288	24 294	60 236	69 725	65 328	- b
22 685	7201	15 484	1476	3688	4249	6056	532	925	26 566	39 133	38 822	2112	- c
52 635	16 753	35 882	2590	28 395	26 125	14 470	6024	8848	63 365	78 603	94 978	29 648	- d
228 463	—	—	3925	79 957	82 386	87 925	391 230	—	237 938	317 940	227 765	4 082 332	27
67 873*	—	—	2195	41 312	21 625	17 644	2	nicht notirt	282 035	109 483	101 976	76	28
—*	57 408	—*	2021	23 453	76 553	98 094	81 757	35 812*	75 835	217 898	171 640	243 552	29
12 596	9848	2748	119	9549	17 982	23 809	—	—	41 684	156 417	140 239	—	30
146 636*	—	—*	10 141	246 493	170 983	169 421	221 925	—	171 091	314 273	402 793	608 885	31
28 534	28 534	w. n. gew.	1393	13 518	in Kol. 172c	2039	—	3150	87 096	in Kol. 174c	7693	—	32
2718	—	—	nicht notirt	—	6552	6655	—	—	22 104	43 929	38 910	—	33
358 377	nicht notirt	—	10 794	277 567	225 253	300 690	201 389	25 479	542 516	543 824	515 430	383 066	34
45 067	45 067	nicht notirt	5181	194 772	143 204	193 536	89 302	144 134	396 927	743 721	679 523	598 851	35a
1624	1624	nicht notirt	293	4582	16 461	17 396	2988	540	8180	35 989	62 361	30 794	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
47 590	—	—	1235	48 380	24 574	46 146	—	nicht notirt	845 960	223 542	349 288	—	37
26 768	8651	18 117	1842	21 514	9117	14 808	—	2589	147 432	41 973	81 037	—	38
87 806	37 539	50 267	1867	163 923	185 910	145 368	149 139	17 731	418 831	489 920	461 767	640 305	39a
34 972	16 336	18 636	1197	57 031	34 157	38 787	76 851	8061	142 856	159 798	132 170	130 135	- b
183 812	—	—	5631	296 588	112 113	123 963	567 972	—	in Kol. 175a	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175d	40a
11 413	—	—	1826	78 715	2057	5745	3047	—	„ „ 175a	„ „ 175b	„ „ 175c	„ „ 175d	- b
336	—	—	41	2907	22	2	—	—	„ „ 175a	„ „ 175b	„ „ 175c	—	- c

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1871

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen. II. Privatbahnen (Forts.)	162 Personen in der I. Klasse	163 Personen in der II. Klasse	164 Personen in der III. Klasse	165 Personen in der IV. Klasse	166 Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	167 Ueberhaupt Personen	168 Davon a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen	168 Davon b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen	168 Davon c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen	168 Davon d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
41	Niederschlesische Zweigbahn	847	19 633	56 588	132 839	140 676	350 583	177 929	61 809	51 021	59 824
42	Nordhausen-Erfurter	840	26 403	154 747	—	29 592	211 582	200 684	5213	5476	269
43	Oberhessische	1154	26 368	311 154	—	17 788	356 464	356 286	118	60	—
44	Ostpreußische Südbahn	1447	42 089	190 466	229 556	75 129	538 687	533 676	1901	3110	—
45	Pfälzische Eisenbahnen	11 792	543 506	2 098 785	—	621 528	3 275 611	1 709 609	s. K. 168c	1 566 002	s. K. 168c
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	3271	60 004	216 356	463 758	46 065	729 454	729 098	237	119	—
47	Rheinische	421 308	1 691 868	4 483 789	164 965	632 403	7 394 333	6 239 470	556 223	539 708	58 932
48	Taunus-E.	58 499	504 766	943 559	—	s. K. 162–164	1 506 824	1 344 259	67 354	95 211	s. K. 168c
49	a. Thüringische	21 122	442 193	1 585 595	221 439	579 731	2 850 080	2 536 412	129 090	121 548	63 000
	b. Werra-E.	3052	92 127	361 356	—	53 301	509 836	473 558	20 073	13 321	2884
50	Tilsit-Insterburger	389	9400	18 556	53 264	22 393	104 002	85 199	9264	9539	—
	B. Oesterreichische Bahnen.										
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	10 819	107 161	253 048	321 006	29 557	721 591	701 281	9937	10 373	—
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	806	12 123	50 212	38 376	6914	108 431	76 432	16 527	15 472	—
52	Alföld-Fiumaner	3472	78 289	139 903	464 970	13 554	700 188	546 240	54 090	99 858	—
53	Arad-Temesvarer	587	11 788	26 246	24 494	2311	65 426	64 741	317	368	—
54	Aussig-Teplitzer	6670	89 588	451 518	—	2801	550 577	474 407	37 781	38 389	—
55	Böhmische Nordbahn	908	30 647	221 412	211 758	1127	465 882	420 007	25 260	20 615	—
56	Böhmische Westbahn	3960	60 592	369 413	—	12 636*	446 601*	416 997	13 515	16 089	—
57	Buschtěhrader	8223	72 046	298 747	321 606	6145*	706 767	678 229	14 422	14 116	—
58	Dux-Bodenbacher	26	2360	16 947	5230	8	24 561	24 561	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	1383	26 579	51 775	105 526	26 984	212 247	51 244	70 633	72 881	17 489
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	8108	78 197	558 681*	—	39 950	684 936	630 796	s. K. 168c	48 685	5455
61	Graz-Köflacher	287	10 099	140 481	—	4666	155 533	155 531	—	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	44 415	359 490	1 298 748	389 509	370 333	2 462 495	1 885 543	339 927	225 504	11 521
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	3010	29 016	166 304	—	151 750	350 080	298 140	27 694	24 031	215
	c. Ostrau-Friedlander	904	9927	50 239	10 698	1448	73 216	73 216	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	8271	114 858	474 622	512 744	23 652	1 134 147	1 106 970	16 034	11 143	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	31 846	189 616	556 619	—	1 543 362	2 321 443	2 227 039	48 685	45 719	—
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	1994	9547	32 016	—	57 472	101 029	91 453	5729	3847	—
	Kaiserin Elisabeth c. Budw.-Summerau	—	2183	13 383	—	3325	18 891	18 891	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmunden	5088	21 869	24 663	—	37 395	89 015	89 015	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	1550	11 803	—	1805	15 158	15 158	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	2193	34 648	80 978	139 466	11 599	268 884	255 939	6325	6620	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	2915	48 393	279 944	655 786	10 548	997 586	934 321	33 254	30 011	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	2534	25 789	226 730	—	14 641	269 694	241 421	11 745	4508	9020
	b. Czernowitz-Suczawaer	1977	12 311	62 752	—	2704	79 744	51 499	11 497	1051	15 697
	c. Rumänische Linie	9617	38 985	138 240	—	1591	188 433	170 019	10 039	s. K. 168b	8375
68	Mohacs-Fünfkirchener	846	17 861	33 932	98 119	17 959	168 717	53 153	50 556	42 540	22 468
69	Oesterreichische Nordwestbahn	2420	46 998	248 323	273 066	11 381	581 189	470 051	34 247	76 636	251
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	74 965	850 636	3 312 577	—	250 860	4 489 038*	3 672 093	375 348	381 588	60 009
	b. Brünn-Rossitzer	3409	35 620	131 401	—	10 542	180 972*	180 972	s. K. 168a	s. K. 168a	s. K. 168a
71	I Siebenbürger	1762	33 718	69 584	235 763	16 146	356 973	346 623	4981	5269	100
72	Südbahn und Tiroler	149 171	1 129 713	5 393 934	—	202 713	6 875 531	6 742 555*	s. K. 168a	132 976	s. K. 168a
73	Süd-Norddeutsche	2523	47 861	209 763	336 603	26 219	622 999	495 216	65 474	60 794	1515
74	Theiß-Bahn	11 745	169 133	413 209	426 358	63 523	1 073 968	888 508	75 392	110 068	—
75	Turnau-Kralup-Prager	2175	25 137	123 753	153 838	3782	308 685	166 145	49 485	59 374	33 681
76	Ungarische Nordost-E.	824	13 047	23 458	54 243	2431	93 993	88 330	2677	2986	—
77	Ungarische Ostbahn	1520	20 835	25 781	139 753	6335	194 224	186 126	4497	3601	—
78	Ungarische Westbahn	243	6737	14 658	33 071	713	54 322	52 922	1141	459	—
	C. Fremdländische Bahnen.										
79	Niederländische Staats-E.	92 817	524 738	2 259 721	—	s. K. 162–164	2 877 276	2 673 355	102 629	91 326	9966
80	Grand Central Belge	81 385	290 996	1 661 591	—	1 586 366*	3 620 338	3 032 886	s. K. 168c	587 452	s. K. 168c
81	Lüttich-Mastrichter	18 215	73 601	449 894	—	5392	547 102	520 511	15 000	11 517	74
82	Niederländische Central-E.	21 088	73 644	264 545	—	24 891	384 168	308 775	30 684	28 205	16 504
83	Niederländische Rhein-E.	93 853	272 938	480 066	—	1 062 965	1 909 822	1 702 963	100 308	99 872	6679
84	a. Warschau-Wiener	18 069	191 985	305 923	528 276	58 661	1 102 914	955 869	73 255	72 017	1773
	b. Warschau-Bromberger	7134	76 619	83 778	137 805	23 270	328 606	302 066	22 854	3686	—

Güter-Verkehr.

169	170		171	172				173	174				
wurden befördert:													
Reisegepäck überhaupt	Davon sind		Hunde (der Reisenden).	Eilgüter				Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)				
	a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
11 929	7242	4687	505	11 786	13 685	27 505	11 575	1139	52 499	50 059	76 507	40 380	41
12 896	2808	10 088	587	12 520	3755	4585	—	1792	35 338	96 396	42 641	—	42
12 172	4901	7271	2393	15 662	569	495	—	863	42 043	1276	1607	—	43
23 147	7647	15 500	1904	29 907	3064	2332	—	3645	228 590	9012	19 741	—	44
93 700	93 700	w. n. gew.	6835	160 861	i. R. 172c	332 983	i. R. 172c	—	1 044 949	i. R. 174c	1 703 766	i. R. 174c	45
29 351	21 263	8088	892	19 672	21	206	—	3387	128 923	4770	17 600	—	46
577 871*	366 504	211 367	15 149	389 049	246 074	306 224	136 930	218 773	687 136	603 037	899 647	558 047	47
78 813*	73 831	4982*	2231	50 170	46 547	34 365	i. R. 172c	nicht notirt	347 187	155 394	168 310	i. R. 174c	48
220 940	66 787	154 153	5325	241 775	204 466	132 735	176 595	31 508	287 268	572 522	411 692	589 979	49a
49 824	17 158	32 666	1808	38 045	55 083	47 391	30 314	nicht notirt	136 760	241 936	115 251	143 387	- b
7744	5567	2177	173	1563	4036	2913	—	989	19 057	8232	18 033	—	50
45 016	—	—	394	14 820	i. R. 172c	8366	—	—	i. R. 175a	i. R. 175c	i. R. 175c	i. R. 175d	51a
2462	—	—	66	662	„ „ 172c	2977	—	—	„ „ 175a	„ „ 175c	„ „ 175c	„ „ 175d	- b
47 168	—	—	274	12 792	14 340	9166	—	—	269 772	178 027	329 354	—	52
4326	2510	1816	8	523	231	402	—	nicht notirt	23 891	27 707	62 361	2068	53
39 809	13 269	26 540	22	9033	7437	12 789	—	—	302 712	416 209	287 393	—	54
23 853	—	—	171	11 265	9936	11 717	260	—	894 840	686 730	858 803	111 324	55
36 495	14 782	21 713	359	15 726	17 702	12 312	—	—	4 541 359*	2 146 517*	1 645 313*	157 221*	56
32 540	13 016	19 524	192	19 496	3866	4284	—	—	1 655 159	54 935	80 572	—	57
453	128	325	9	329	—	—	—	—	12 477	—	—	—	58
13 832	5927	7905	214	1063	3284	7744	4055	—	35 787	158 606	245 654	160 096	59
93 434*	31 624	61 810	526	18 918	i. R. 172c	63 725	4936	—	1 141 370*	1 986 137*	1 088 689*	325 945*	60
3033	1789	1244	40	4134	—	—	—	—	459 775	—	—	—	61
283 110	117 668	165 442	1375	172 591*	110 681*	76 455*	11 230*	—	4 226 072	3 791 314	4 953 321	1 342 678	62a
23 939	9395	14 544	112	5129*	7257*	5902*	199*	—	148 828	426 247	359 411	32 169	- b
2128	1203	925	14	448	869	1332	—	—	285 475	307 837	504 159	—	- c
62 635	28 302	34 333	1369	39 194	2554	2661	—	—	651 229*	81 216*	201 464*	—	63
143 036	69 622	73 414	2276	287 093	53 187	59 161	7537	—	1 989 459	—	—	—	64a
10 395	4736	5659	224	6955	5818	10 986	345	—	121 685	—	—	—	- b
1724	710	1014	32	—	—	—	—	—	119 958	—	—	—	- c
18 626	8776	9850	142	17 658	281	186	—	—	152 804	—	—	—	- d
1441	528	913	4	—	—	—	—	—	353 269	—	—	—	- e
18 847	14 592	4255	187	4339	1719	4550	—	—	752 808	300 544	534 197	—	65
35 463	14 781	20 682	1203	14 490	6183	15 286	—	—	725 587	739 989	372 517	—	66
39 195*	7552	31 643	179	6194	1292	4111	2885	—	653 070*	70 108*	254 792*	184 925*	67a
7412	1657	5755	39	2137	3418	415	940	—	81 303*	63 304*	60 976*	132 203*	- b
19 932*	11 938	7994	163	9720	291	116	1440	—	306 027*	103 014*	110 924*	27 119*	- c
11 127	4765	6362	187	962	2156	3285	1682	—	110 113	251 080	144 344	105 955	68
28 478	—	nicht notirt	425	5935	12 405	10 884	2576	—	284 815*	626 784*	601 294*	141 426*	69
388 600*	—	—	3458	402 784	76 798	107 876	65 298	—	30 865 352*	21 844 654*	19 100 587*	2 234 675*	70a
18 972*	—	—	156	99 440	i. R. 172a	i. R. 172a	i. R. 172a	—	11 429 322*	i. R. 174a	i. R. 174a	i. R. 174a	- b
20 578	11 061	9517	204	5878	1208	3693	19	—	301 718	105 268	285 734	4013	71
383 794	157 341	226 453	6271	760 579*	i. R. 172a	126 747	i. R. 172c	—	3 760 625*	i. R. 174a	197 431	i. R. 174c	72
31 405*	—	nicht notirt	216	12 098	21 993	20 195	9759	—	608 231*	1 123 351*	1 094 480*	182 971*	73
99 167*	69 112	30 055	694	21 562	15 761	27 543	11 462	—	546 036	1 444 673	1 499 741	876 709	74
21 276	—	nicht notirt	62	770	3915	6430	20 157	—	996 768*	921 947*	604 450*	1 174 309*	75
4193	2374	1819	35	3784	4711	4623	—	—	40 137	69 171	201 632	—	76
14 280	7883	6397	190	2149	548	3468	—	—	228 060	102 438	207 034	—	77
2570	1410	1160	43	2630	500	1525	—	—	52 892	12 360	13 149	—	78
101 048	101 048	—*	2474	i. R. 174a*	i. R. 174b*	i. R. 174c*	i. R. 174d*	—	9 266 520*	3 868 960*	2 392 220*	824 820*	79
69 240	—	—	nicht notirt	226 780	„ „ 172c	367 360	„ „ 172c	—	i. R. 175a	i. R. 175c	i. R. 175c	i. R. 175c	80
30 068	30 068	—	49	13 148	11 018	10 154	2540	—	205 132	275 092	344 530	47 980	81
15 264	15 264	—	815	8896	2214	6775	4015	41 724	67 037	2325	3097	1273	82
98 777	80 958	17 819	2444	325 695	165 382	58 540	—	—	218 335	330 695	221 732	—	83
101 545	24 782	76 763	1857	25 081	11 130	38 705	3982	—	236 476	87 083	237 975	11 745	84a
39 295	14 779	24 516	633	12 073	2736	517	4556	—	102 834	22 621	892	92 048	- b

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1871**

A. Deutsche Eisenbahnen.	175 a. Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen): im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	175 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	175 c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	175 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	176 a. Kohlen und Coaks: im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	176 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	176 c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Centner	176 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	177 a. Ueber-: im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
I. Staatsbahnen.									
1 Badische	12 732 800*	7 283 258*	14 094 327*	9 432 852*	in Kol. 175a	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175d	16 276 001
2 Bayerische	14 400 404	7 721 250	11 039 169	10 735 973	4 163 529	800 386	3 498 993	1 190 496	23 466 837
3 Friedrich-Franz-E.	1 536 508	1 339 671	356 749	225 468	in Kol. 175a	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175d	2 042 570
4 Main-Neckar-E.	1 011 548	1 354 990	2 107 284	1 783 006	" " 175a	" " 175b	" " 175c	" " 175d	1 414 012
5 Oldenburgische	3 556 721	375 069	741 912	52 253	55 883	—	148 101	—	3 818 231
6 Bebra-Hanauer	535 217	376 713	564 370	1 719 255	54 696	66 022	331 618	400	631 343
7 Hannoversche	16 266 931	11 220 515	9 093 139	8 644 179	5 900 389	2 008 472	10 991 977	5 551 395	24 783 250
8 Main-Weser-B.	2 310 013	2 048 287	2 632 128	4 092 751	158 879	—	2 613 710	1 365 350	2 684 915
9 Nassauische	11 383 549	2 605 588	922 108	492 114	735 273	64 948	1 868 511	916 988	12 484 819
10 Niederschl.-Märk.-u.Schles.Geb.	6 957 814	6 122 817	7 894 730	4 688 676	5 793 696	8 530 814	13 487 375	3 895 696	13 476 532
11 Preuß. Ostbahn	12 112 264	3 034 551	2 851 675	810 700	2 221 005	10 143	960 786	—	15 879 547
12 Saarbrücker	2 520 884	4 509 382	9 087 755	1 762 323	16 255 809	28 182 218	135 900	10 250	18 842 510
13 Westfälische	2 851 537	4 655 505	3 935 799	14 633 986	223 903	8950	4 015 890	14 039 787	3 425 170
14 Sächsische Staats-E.	55 358 283	13 565 616	16 333 585	16 470 810	in Kol. 175a*	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175d	57 617 278
15 Württembergische	12 799 941	2 554 476	4 407 669	2 343 153	2 778 876	—	4 475 629	308 865	19 708 067
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
16 a. Bergisch-Märkische	54 752 394	12 236 598	21 032 914	62 458	70 011 592	27 077 673	2 671 900	8400	126 720 712
b. Hessische Nordbahn	1 013 083	872 725	2 693 582	11 998 993	in Kol. 175a	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175d	1 120 141
17 a. Oberschlesische	7 882 770	in Kol. 175c	11 535 628	5 233 392	13 932 162	in Kol. 176c	35 707 314	937 727	22 004 779
b. Breslau-Posen-Glogauer	2 108 692	" " 175c	2 599 692	2 751 547	210	" " 176c	3 454 416	2 372 670	2 315 590
c. Stargard-Posener	425 657	" " 175c	1 652 806	4 004 451	110	" " 176c	1 849 731	237 613	472 771
d. Neisse-Brieger	198 804	" " 175c	1 106 401	—	—	" " 176c	1 650 525	—	204 557
e. Wilhelms-Bahn	1 531 941	" " 175b	4 690 229	1 298 351	3 637 702	" " 176c	6 322 638	2 363 498	5 213 791
18 Rhein-Nahe-E.	1 115 456	1 548 161	1 764 612	3 405 273	—	790 848*	1 800 700	1 467 050	1 162 427
19 a. Gößnitz-Geraer	181 668	584 194	1 726 746	762 631	in Kol. 175a	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175d	200 724
b. Greiz-Brunner	4808	71 705	623 709	—	" " 175a	" " 175b	" " 175c	—	5080
c. Zittau-Reichenberger	1 004 514	1 104 257	1 893 660	41 898	" " 175a	" " 175b	" " 175c	in Kol. 175d	1 058 235
b) in Privatverwaltung.									
20 a. Altona-Kieler	3 310 004	986 185	888 246	2520	" " 175a	" " 175b	" " 175c	" " 175d	4 845 755
b. Schleswigsche	725 332	208 022	194 831	348 757	" " 175a	" " 175b	" " 175c	" " 175d	953 701
21 Bayerische Ostbahnen	6 808 739	5 012 429	3 072 178	5 150 263	315 591	54 194	3 556 691	602 175	8 452 122
22 Berlin-Anhaltische	5 001 544	3 313 063	2 096 958	2 232 421	4 663 100	—	2 469 371	63 000	10 460 817
23 Berlin-Görlitzer	3 110 242	223 520	746 957	492 820	832 259*	—	1 073 343	—	4 365 468
24 Berlin-Hamburger	2 273 046	2 861 384	1 982 482	1 687 916	314 841	401 000	92 205	93 639	5 035 284
25 Berlin-Potsdam-Magdeburger	889 497	in Kol. 175c	4 287 357	in Kol. 175c	156 741	in Kol. 176c	1 953 506	in Kol. 176c	2 577 352
26 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	4 126 056	5 122 371	3 806 146	417 403	173 857*	74 700	100 270	177 264	4 931 459
b. Starg.-Cösl.-Colb.	461 989	1 273 706	77 255	374 100	145 698*	125	56 358	820	644 210
c. Cöslin-Danziger	900 273	317 581	161 915	11 173	23 294*	5081	3736	—	954 746
d. Vorpommersche	1 097 868	794 991	591 581	200 091	179 082*	37 286	25 745	114 800	1 377 558
27 Braunschweigische	7 616 922	4 929 596	3 826 950	12 489 091	729 636	12 322	6 313 042	4 933 191	8 664 453
28 Breslau-Schweidnitz-Freiburger	4 971 865	2 125 649	1 394 831	1813	9 887 104	3 160 605	224 144	26 371	15 182 316
29 Frankfurt-Hanauer	500 853	859 222	2 892 172	2 337 872	in Kol. 175a	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175d	635 953
30 Glückstadt-Elmshorner	507 054	427 576	515 807	—	" " 175a	" " 175b	" " 175c	—	558 287
31 Hessische Ludwigs-E.	4 214 276	3 338 845	3 035 672	6 744 852	439 157	" " 176a	4 540 483	2 023 950	5 071 017
32 Homburger	69 062	in Kol. 175c	32 886	—	303 844	" " 176c	28 650	—	476 670
33 Kirchheimer	—	67 799	164 535	—	—	—	63 600	—	22 104
34 Köln-Mindener	39 609 009	12 067 191	12 511 994	4 957 862	43 949 300	24 005 439	4 964 900	4 785 470	84 403 871
35 a. Leipzig-Dresdener	6 050 310	4 375 900	5 989 371	4 851 314	1 757 241	397 402	2 627 195	3 359 075	8 543 387
b. Cottbus-Großenhainer	201 326	330 537	466 687	55 068	599 600	258 774	18 375	108 225	814 228
36 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	148 565	—	—	—	148 565
37 Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	1 866 728	1 498 910	1 207 836	—	198 306	4896	11 150	—	2 959 374
38 Märkisch-Posener	884 588	402 268	257 934	—	295 262*	33 888*	206 996*	—	1 351 389
39 a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz.	8 772 954	4 540 883	3 290 235	3 850 861	7 083 978	1 302 719	1 401 703	1 150 000	16 457 417
b. Halle-Kasseler	1 198 292	1 427 575	1 563 342	2 132 319	2 690 353	275 563	1 045 552	275 291	4 096 593
40 a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.	13 632 655	5 525 102	9 215 716	17 389 368	in Kol. 175a	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175d	13 929 243
b. Berlin-Hannoversche	1 171 437	245 786	402 179	83 708	" " 175a	" " 175b	" " 175c	" " 175d	1 250 152
c. Aschersleben-Könnern	391 576	3221	10 085	—	" " 175a	" " 175b	" " 175c	—	394 483

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

177			178	179		180	
haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- und Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	Zusammen. Z.-Ctr.	a. tarifirte. Z.-Ctr.	b. frachtfrei beförderte. Z.-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
9 448 793	16 072 878	10 321 531	52 119 203	—	1 541 782	Bau- u. Nutzholz, Baumwolle, Eisen, Getreide, Kohlen, Tabak, Wein ꝛc.	1
11 142 774	17 496 857	13 408 228	65 514 696	—	5 029 416	Getreide, Holz, Kohlen, Hopfen, Bier, Salz ꝛc.	2
1 561 353	753 994	256 948	4 614 865	—	532 865	Getreide u. Hülsenfrüchte, Oelsaat, Baumaterialien und Kohlen	3
1 952 084	2 642 807	2 408 382	8 417 285	—	—	. . . .	4
439 684	1 011 397	62 323	5 331 635	922 480	120 170	Baumaterialien, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen, Eisenwaaren ꝛc.	5
516 684	977 622	2 296 251	4 421 900	209 495	404 982	Steinkohlen, Eisen, Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Mühlenfabrikate ꝛc.	6
14 578 703	21 451 275	15 413 774	76 227 002	5 236 055*	1 069 873	Steinkohlen, Steine, Holz, Kalk, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Tabak ꝛc.	7
2 256 020	5 530 491	6 026 669	16 498 095	—	522 644	Steinkohlen, Erze, Eisen, Erden, Steine, Getreide, Kartoffeln, Holz ꝛc.	8
2 892 072	3 098 110	1 495 156	19 970 157	600	551 549	Erze (besonders Eisensteine), Kohlen, Phosphorit, Marmor, Kalk ꝛc.	9
15 433 422	22 206 045	8 942 219	60 058 218	77 151	2 116 109*	Stein- u. Braunkohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Steine, Holz, Eisen ꝛc.	10
3 360 910	4 083 790	854 034	24 178 280	393 940*	5 848 763	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Holz ꝛc.	11
33 171 395	9 525 378	1 897 771	63 437 054	156 968	1 325 243	Kohlen, Erze und sonstige Rohprodukte, Eisen ꝛc.	12
4 898 157	8 190 643	29 739 031	46 253 001	—	2,659 679	Steinkohlen, Steine, Erze, Roheisen, Schienen, Eisenwaaren, Holz ꝛc.	13
15 030 850	17 411 841	17 642 925	107 702 894*	6 435 640	—	Kohlen, Getreide, Steine, Holz, Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren ꝛc.	14
3 908 046	10 170 947	3 050 365	36 837 425	—*	—	Holz, Getreide, Bier, Kohlen, Mühlenfabrikate, Steine, Eisen ꝛc.	15
40 269 642	24 621 134	124 129	191 735 617	1 956 191	5 586 988	Kohlen, Steine, Eisenerze, Schwefelkies, Eisen, Holz, Getreide, Schienen	16a
973 681	2 787 110	13 210 425	18 091 357	—	354 776	Steinkohlen, Eisen und Eisenwaaren, Getreide, Steine, Holz ꝛc.	- b
in Kol. 177c	47 690 311	6 422 550	76 117 640	397 526	5 205 519*	Steinkohlen, Getreide, Holz, Roheisen, Kalk, Eisenfabrikate, Mühlenfabr.	17a
" " 177c	6 261 167	5 187 016	13 763 773	184 124	2 337 521*	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz ꝛc.	- b
" " 177c	3 713 463	4 403 624	8 589 858	101 723	841 760*	Getreide, Steinkohlen, Heringe, Kalk, Spiritus, Kaffee, Flachs, Talg ꝛc.	- c
" " 177c	2 851 998	—	3 056 555	2230	85 928*	Steinkohlen, Kalk, Getreide, Eisen- u. Mühlenfabrikate	- d
" " 177c	11 157 449	3 855 840	20 227 080	388 070	520 513*	Steinkohlen, Roheisen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate ꝛc.	- e
2 438 826	3 663 005	5 090 840	12 355 098	244	1 018 408	Kohlen, Erze, Steine und sonstiges Rohmaterial ꝛc.	18
786 291	1 812 969	762 634	3 562 618*	—	—	Kohlen, Holz, Mineralöle, Getreide, Hülsenfrüchte, Salz, Steine, Garne	19a
120 582	657 319	—	782 981	—	—	Kohlen, Holz, Manufakturwaaren, Steine, Mühlenfabrikate, Garne ꝛc.	- b
1 191 662	1 980 062	41 914	4 271 873	—	—	Kohlen, Getreide, Kalksteine, Eisenschienen, Holz, Garne, Flachs, Ziegel ꝛc.	- c
1 854 988	1 676 402	5943	8 383 088	—	470 699	Holz, Kolonial- u. Manufakturwaaren, Getreide- u. Hülsenfrüchte ꝛc.	20a
416 342	499 030	517 206	2 386 279	—	338 221	Holz, Kolonial- u. Manufakturwaaren, Getreide- u. Hülsenfrüchte ꝛc.	- b
5 701 375	7 351 370	6 238 233	27 743 100	—	1 679 291	Getreide, Holz, Steine und Kohlen	21
3 901 200	5 262 389	2 675 005	22 299 411	—	751 847	Kohlen, Getreide, Manufakturwaaren, Baumwolle, Wolle, Steine ꝛc	22
295 030	1 924 929	514 925	7 100 352	—	34 445	Getreide, Wolle, Baumwolle, Salz, Kohlen, Eisen, Eisenbahnschienen ꝛc	23
5 200 569	3 886 879	2 284 060	16 406 792	—	569 368	Baumwolle, Feldfrüchte, Holz, Kohlen, Kolonialwaaren, Spiritus ꝛc.	24
6 486 858	7 495 238	in Kol. 177c	16 559 448	—	—	Eisen, Eisenwaaren, Getreide, Garten- u. Feldfrüchte, Bier, Spiritus ꝛc.	25
5 578 717	4 327 528	624 675	15 462 379	333 597	1 275 522	Getreide, Roheisen, Heringe, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz ꝛc.	26a
1 341 220	216 531	449 489	2 651 450	170 238	312 257	Getreide, Holz, Kartoffeln, Steinkohlen, Spiritus, Mühlenfabrikate ꝛc	- b
366 044	210 529	13 817	1 545 136	63 978	1 350 862	Holz, Getreide, Torf, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Spiritus, Salz ꝛc.	- c
937 005	726 774	350 563	3 391 900	110 528	482 665	Getreide, Steinkohlen, Mühlenfabrikat., Hülsenfrüchte, Holz, Spiritus ꝛc.	- d
5 342 244	10 455 682	21 895 844	46 358 223	827 555	1 667 070	. . . .	27
5 417 362	1 738 595	28 262	22 366 535*	725 121	791 858	Steinkohlen, Steine, Thon, Holz, Getreide, Manufakturwaaren ꝛc.	28
1 153 673	3 161 906	2 663 181	7 614 713	—	—	Holz, Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Steinkohlen, Eisen, Steine ꝛc.	29
601 975	679 855	—	1 840 117	—	35 439	Zucker, roh u. raff., Steinkohlen, Spiritus, Getreide u. Mühlenfabrikate	30
3 824 101	8 148 369	9 599 612	26 643 099	—	—	Kohlen, Eisen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak ꝛc.	31
in Kol. 177a	71 268	—	547 938	—	30 323	Kohlen, Wein, Bier, Mühlenfabrikate, Bausteine, Getreide, Baumwolle	32
118 280	273 700	—	414 084	—	—	Cement, Wolle, Holz, Schiefer, Eisen, Baumwolle, Manufakturwaaren ꝛc.	33
36 841 707	18 293 014	10 327 787	149 866 379	6,827 846	—	Steinkohlen, Erze u. Mineralien, Steine u. Erden, Eisen, roh u. fabriet. ꝛc.	34
5 660 227	9 489 625	8 898 542	32 591 781*	—	—	Getreide u. Hülsenfrüchte, Salz, Kohlen, Steine, Kalk, Eisen u. Eisenw. ꝛc.	35a
641 761	561 819	197 075	2 217 883	—	—	Kohlen, Steine, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide u. Hülsenfrüchte ꝛc.	- b
—	—	—	148 565*	—	7920	Steinkohlen und Coaks	36
1 751 922	1 614 420	—	6 325 716	—	—	Rohprodukte, insbesondere Getreide u. Holz, sowie Handelsgüter aller Art	37
487 246	560 775	—	2 399 410	—	70 014	Getreide, Steinkohlen, Holz, Spiritus u. Sprit, Steine, Mehl, Salz ꝛc	38
6 519 432	5 299 073	5 790 305	34 066 227	—	—	Baumwolle, Eisen, Eisenwaaren, Salz, Kohlen, Manufakturwaaren ꝛc.	39a
1 897 093	2 769 851	2 614 626	11 378 163	nicht notirt	nicht notirt	Kohlen, Getreide, Kartoffeln, Spiritus, Eisen u. Eisenwaaren, Steine ꝛc.	- b
5 637 215	9 369 679	17 957 340	46 893 477	—	—	Kohlen, Getreide, Düngemittel, Salz, Eisen u. Eisenfabrikate ꝛc.	40a
247 843	407 924	86 755	1 992 674	—	—	Kohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Eisen u. Eisenfabrikate, Holz, Zucker ꝛc.	- b
3343	10 087	—	407 913	—	—	Braunkohlen und Getreide	- c

	A. Deutsche Eisenbahnen.	175				176				177
		(Fortſ.) II. Perſonen=								und
		(Fortſ.) A. Im Betriebsjahre 1871								
		Frachtgüter der ermäßigten Klaſſe (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a.	b.	c.	d.	a.	b.	c.	d.	a.
		im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	im Durchgangs-Verkehre befördert.	im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	im Durchgangs-Verkehre befördert.	im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen incl. Poſtgüter
	II. Privatbahnen (Fortſ.)	Z.-Ctr.	Zoll-Centner	Zoll-Centner	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Zoll-Centner	Zoll-Centner	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.
41	Niederſchleſiſche Zweigbahn	830 978	733 803	461 650	442 879	139 542	—	802 584	8983	1 035 944
42	Nordhauſen-Erfurter	632 073	196 777	155 044	—	—	—	355 525	—	681 723
43	Oberheſſiſche	836 839	417 886	67 374	—	17 501	—	275 150	129 900	912 908
44	Oſtpreußiſche Südbahn	4 208 554	139 240	120 507	—	333 483	1137	—	—	4 804 179
45	Pfälziſche Eiſenbahnen	8 751 118	in Kol. 175c	14 068 408	in Kol. 175c	8 028 100	in Kol. 176c	12 485 769	in Kol. 176c	17 985 028
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	5 725 652	379 391	192 933	—	6 994 084	1 784 660	95 786	—	12 871 718
47	Rheiniſche	25 032 417	6 347 618	8 792 606	4 447 266	63 231 430	3 781 010	2 926 630	2 934 600	59 558 805
48	Taunus-E.	769 354	823 632	2 115 922	in Kol. 175a	in Kol. 175a	in Kol. 175b	in Kol. 175c	in Kol. 175c	1 166 711
49	a. Thüringiſche	4 792 264 / 225 154*	3 558 611	3 332 469	6 653 908	1 863 430	10 842	3 844 638	521 883	7 445 399
	b. Werra-E.	850 265	1 184 765	1 132 077	900 287	—	—	701 410	—	1 025 070
50	Tilſit-Inſterburger	258 076	83 795	46 366	—	254 435	105 818	462	—	534 120
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.									
51	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	7 008 750	in Kol. 175c	2 387 343	963 127	5 314 479	in Kol. 176c	986 110	21 674	12 338 049
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	228 399	„ „ 175c	624 522	349 456	7	„ „ 176c	600	2382	229 068
52	Alföld-Fiumaner	2 052 374	1 390 788	1 295 891	—	8551	3276	219 581	—	2 343 489
53	Arad-Temesvarer	284 241*	154 401*	305 636*	32 224*	7235	1405	226 933	20 400	315 890
54	Auſſig-Teplitzer	1 443 408	913 457	220 314	—	8 403 000	19 427 420	12 770	—	10 158 153
55	Böhmiſche Nordbahn	in Kol. 174a	in Kol. 174b	in Kol. 174c	in Kol. 174d	45 590	—	3 381 845	282 485	951 695
56	Böhmiſche Weſtbahn	„ „ 174a	„ „ 174b	„ „ 174c	„ „ 174d	4 970 899	3 556 263	32 938	200	9 527 984
57	Buſchtěhrader	2 496 483	109 868	79 648	—	12 360 207	8 181 216	84 076	—	16 531 345
58	Dux-Bodenbacher	10 411	—	—	—	48 232	149 070	—	—	71 448
59	Fünfkirchen-Barcs'er	109 511	620 319	197 391	298 036	109 300	—	12 659	531 964	255 661
60	Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn	2 257 402	2 789 588	175 984	1 076 309	139 924	1937	416 001	7581	3 557 614
61	Graz-Köflacher	853 019	—	—	—	6 162 830	—	—	—	7 479 758
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordbahn	9 809 918*	4 634 650*	5 953 230*	3 168 768*	11 040 151	6 716 725	13 184 688	3 357 151	25 248 732
	b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	1 197 985*	563 399*	472 109*	173 157*	17 935	1665	3 032 828	250 486	1 370 177
	c. Oſtrau-Friedlander	in Kol. 174a	in Kol. 174b	in Kol. 174c	—	603 022	—	1157	—	888 945
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	3 204 046	219 879	176 833	—	91 124	600	637 958	—	3 985 593
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	7 033 997	6 428 959	3 899 972	1 514 510	2 601 222	143 222	246 706	8795	11 911 771
	Kaiſerin Eliſabeth b. Neumarkt-Braunau	364 832	1 492 901	212 009	533 096	134 112	—	—	—	627 584
	Kaiſerin Eliſabeth c. Budw.-Summerau	316 825	19	355	—	3631	—	—	—	440 414
	Kaiſerin Eliſabeth d. Lambach-Gmunden	1 201 023	7328	13 081	—	687 575	—	15 400	—	2 059 060
	Kaiſerin Eliſabeth e. Pferdebahn	441 121	600	355	—	1762	—	—	—	796 152
65	Kaſchau-Oderberger	632 990	166 641	286 815	—	620 949	2 970 902	59 153	—	2 011 086
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	2 401 816	2 458 083	1 225 248	—	1 205 545	1 229 473	618 927	—	4 347 438
67	a. Lemberg-Czernowitzer	922 794*	1 185 126*	30 220*	369 430*	66 901	—	5474	421	1 648 959
	b. Czernowitz-Suczawaer	123 519*	190 093*	9993*	264 407*	318	—	421	—	207 277
	c. Rumäniſche Linie	663 443*	126 797*	—	54 239*	1291	—	—	—	980 481
68	Mohacs-Fünfkirchener	269 878	177 914	178 619	41 415	5 603 085	632 112	—	—	5 984 038
69	Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	1 303 608	1 062 960	680 369	74 410	1 134 084	12 382	2 575 938	385 872	2 728 442
70	a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	in Kol. 174a	in Kol. 174b	in Kol. 174c	in Kol. 174d	2 670 695	295 620	17 233 379	13 816 404	33 938 831
	b. Brünn-Roſſitzer	„ „ 174a	„ „ 174a	„ „ 174a	„ „ 174a	3 946 422	in Kol. 176a	in Kol. 176a	in Kol. 176c	15 475 184
71	I Siebenbürger	1 786 246*	636 622*	429 830*	763*	800 914	841 400	698	—	2 894 756
72	Südbahn und Tiroler	52 826 394*	in Kol. 175c	6 691 779	in Kol. 175c	8 330 314*	in Kol. 176a	3 262 562	in Kol. 176c	65 677 912*
73	Süd-Norddeutſche	1 887 600	561 072	1 885 423	103 747	1 742 223	1 865 077	3 556 129	598 891	4 250 152
74	Theiß-Bahn	5 134 610*	6 828 565*	1 396 720*	1 043 012*	95 256	13 305	871 848	185 337	5 797 464
75	Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 174a	in Kol. 174b	in Kol. 174c	in Kol. 174d	933 762	341 245	2 092 218	306 090	1 931 300
76	Ungariſche Nordoſt-E.	97 835	372 560	194 605	—	—	—	20 983	—	141 756
77	Ungariſche Oſtbahn	763 669	327 653	215 984	—	17 154	1275	14 712	—	1 011 032
78	Ungariſche Weſtbahn	299 037*	97 243*	10 700*	—	3850	—	2567	—	358 409
	C. Fremdländiſche Bahnen.									
79	Niederländiſche Staats-E.	in Kol. 174a*	in Kol. 174b*	in Kol. 174c*	i. Kol. 174d*	2 097 580	3 531 780	3 276 740	—	11 364 100
80	Grand Central Belge	53 708 100	„ „ 175a	37 709 880	„ „ 175c	in Kol. 175a	in Kol. 175c	in Kol. 175c	in Kol. 175c	53 934 880
81	Lüttich-Maſtrichter	82 388	866 850	971 596	55 742	636 540	1 319 540	348 220	228 120	937 208
82	Niederländiſche Central-E.	293 753	40 281	34 363	16 465	316	—	—	99 560	411 726
83	Niederländiſche Rhein-E.	1 196 649	3 674 544	1 311 213	566 699	124 981	3800	4 341 309	158 320	1 865 660
84	a. Warſchau-Wiener	4 595 105	2 880 367	2 014 947	518 750	5 354 944	1 770 863	504 373	57 770	10 211 606*
	b. Warſchau-Bromberger	1 981 563	234 188	5148	1 777 014	1 302 336	—	5264	357 066	3 398 806*

177			178	179		180	

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

haupt Güter			Zusammen.	Außerdem Betriebsdienst- und Baugüter		Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.		a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.		
Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
797 547	1 368 246	503 817	3 705 554	—	199 832	Getreide, Steinkohlen, Mühlenfabrikate, Eisen, Salz, Holz, Steine rc.	41
296 928	557 795	—	1 536 446	—	—	Getreide, Mühlenfabrikate, Branntwein, Kohlen, Kartoffeln, Steine rc.	42
419 731	344 626	129 900	1 807 165	67 100	45 545	Eisensteine, Kohlen, Holz, Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren, Steine rc.	43
152 453	142 580	—	5 099 212	115 575*	301 570	Getreide u. Hülsenfrüchte, Kohlen, Holz, Steine, Erden, Cement, Kalk rc.	44
in Kol. 177c	28 590 926	in Kol. 177c	46 575 954	—	—	Kohlen, Steine, Holz, Erde, Getreide, Wein, Baumwolle, Wolle, Eisen rc.	45
2 168 842	306 525	—	15 347 085	484 395	—	Kohlen, Holz, Eisen, Erze, Steine, Kolonialwaaren, Mehl, Getreide rc.	46
10 977 739	12 925 107	8 076 843	91 538 494	1 296 139	3 668 078	Kohlen, Eisen u. andere Metalle, Eisenwaaren, Erze, Steine, Getreide rc.	47
1 025 573	2 318 627	in Kol. 177c	4 510 911	—	—	Kolonial- und Manufakturwaaren, Wein, Bier, Getreide, Kohlen rc.	48
4 346 441	7 721 534	7 942 365	27 455 739	—	798 308	Kohlen, Getreide, Holz, Salz, mineralische Oele, Steine, Eisen rc.	49a
1 481 784	1 996 129	1 073 988	5 576 971	—	—	Holz, Kohlen, Steine, Vieh und Salz	- b
201 881	67 774	—	803 775	—	241 909	Holz, Kohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Saamen und Saat . .	50
in Kol. 177c	3 381 819	984 801	16 704 669	—	274 092	Steinkohlen, Getreide, Holz, Mehl und Bier	51a
" " 177c	628 099	351 838	1 209 005	—	10 574	Holz, Wald- und Feldfrüchte, sowie Mehl	- b
1 586 431	1 853 992	—	5 783 912	—	555 420	Getreide, Schotter, Bausteine, Kohlen, Schweine, Holz und Salz	52
183 744	595 332	54 892	1 149 858*	—	7546	Getreide, Kohlen, Steine, Salz, Mühlenfabrikate, Holz rc. . .	53
20 764 523	533 266	—	31 455 942	—	91 060	Braunkohlen, Baumwolle, chemische Produkte, Eisen, Cement rc. .	54
696 666	4 252 365	394 069	6 294 795	—	784 550	Kohlen, Feld- und Walderzeugnisse, Garn, Glas, Manufakturwaaren rc.	55
5 720 482	1 690 563	157 421	17 096 450*	—	813 963	Kohlen, Eisen, Holz, Getreide, Steine, Zucker, Getränke, Salz rc.	56
8 349 885	248 580	—	25 129 810	—	1 279 281	Kohlen, Eisen und Eisenwaaren, Zucker, Mineralwasser, Porzellan rc.	57
149 070	—	—	220 519	—	2451	Braunkohlen, Glas und Glaswaaren, Feldfrüchte . . .	58
782 209	463 448	994 151	2 495 469	—	30 795	Kohlen, Getreide, Holz, Thiere, Wein, Hülsenfrüchte, Eisen rc. .	59
4 777 662	1 744 399	1 414 774	11 494 449*	—	1 698 544	Getreide, Rindvieh, Schweine, Holz, Salz, Kohlen, Oelfrüchte, Mehl rc.	60
—	—	—	7 479 758	—	332 230	Braunkohlen, Eisensteine, Kalk und Holz	61
15 253 370	24 167 694	7 879 830	72 549 626*	—	4 981 771	Kohlen, Getreide, Eisen und Eisenwaaren, Steine, Zucker, Holz, Thiere rc.	62a
998 568	3 870 250	456 011	6 695 006*	—	72 126	Kohlen, Getreide, Zucker, Rüben, Steine, Getränke aller Art, Manufaktw.	- b
308 706	506 648	—	1 704 299	—	5011	Kohlen, Eisen, Eisenwaaren, Holz, Steine, Baumwollenw., Getreide rc.	- c
304 249	1 018 916	—	5 308 758*	—	692 644	Getreide u. Hülsenfrüchte, Steinkohlen, Mühlenfabrikate, Holz, Steine rc.	63
6 625 368	4 205 839	1 530 842	24 273 820	—	4 084 680	Getreide, Holz, Braunkohlen, Eisen und Eisenwaaren, Mehl, Salz rc.	64a
1 498 719	222 995	533 441	2 882 739	—	233 084	Getreide, Mehl, Holz und Braunkohlen	- b
19	355	—	440 788	—	58 190	Kochsalz, Spiritus, Mehl und Eisenwaaren	- c
7609	28 667	—	2 095 336	—	71 348	Kochsalz, Braunkohlen, Brennholz und Kalk	- d
600	355	—	797 107	—	103 535	Kochsalz, Cement, Steine, Holz, Bahnschienen und Eisenwaaren .	- e
3 439 806	884 715	—	6 335 607	—	123 670	Kohlen, Chemikalien, Eisenbahnschienen, Eisen- u. Stahlwaaren rc.	65
4 433 728	2 231 978	—	11 013 144	—	530 503	Holz, Braunkohlen, Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Erze rc.	66
1 256 526	294 597	557 661	3 757 743*	—	849 035	Getreide, lebendes Vieh, Holz, Eisen und Eisenwaaren, Tabak rc.	67a
256 815	71 805	397 550	933 447*	—	83 869	Getreide, lebendes Vieh, Holz, Manufakturwaaren, Mahlprodukte rc.	- b
230 102	111 040	82 798	1 404 421*	—	322 386	Getreide, Holz, Steine, Mahlprodukte, lebendes Vieh, Manufakturw. rc.	- c
1 063 262	326 248	149 052	7 522 600	—	192 358	Kohlen u. Coaks, Briquetten, Getreide, lebende Thiere, Baumaterial. rc.	68
1 714 431	3 868 385	604 284	8 915 542*	—	518 563	Mineralien u. mineralische Produkte, Metalle u. Metallwaaren rc	69
22 217 072	36 441 842	16 116 377	108 714 122*	12 494 695	17 916 655	Getreide, Kohlen, Kolonialwaaren, Steine, Eisen, Holz, Manufakturw.	70a
in Kol. 177a	in Kol. 177a	in Kol. 177a	15 475 184*	2 335 258	2 033 058	Kohlen und Getreide	- b
1 584 498	719 955	4795	5 204 004*	353 221	549 571	Kohlen, Steine, Holz, Salz, Getreide und Baumaterialien . .	71
in Kol. 177a	10 278 519	in Kol. 177c	75 956 431	—	10 247 657	Kohlen, Getreide, Holz, Eisen, Mahlprodukte, Baumaterialien, Zucker rc.	72
3 571 493	6 556 227	895 371	15 273 243*	—	938 059	Mineralien und mineralische Produkte, Manufakturwaaren rc. .	73
8 302 304	3 795 852	2 116 520	20 012 140*	—	3 963 889	Getreide, Vieh, Kohlen, Holz, Steine, Salz, Eisenbahnschienen, Tabak rc.	74
1 267 107	2 703 098	1 500 556	7 402 061*	—	99 775	Kohlen, Holz, Eisen, Kolonial- und Spezereiwaaren, Steine, Cement rc.	75
446 442	421 843	—	1 010 041	44 829	2542	Brenn- und Bauholz, Getreide, Mehl, Steine, Spiritus, Wein rc.	76
431 914	441 198	—	1 884 144	1 081 554	433 586	Getreide, Holz, Mühlenfabrikate, Salz, Steine und Hornvieh .	77
110 103	27 941	—	496 453*	—	6690	Getreide, Holz, Kolonialwaaren, Eisen und Eisenwaaren rc. .	78
7 400 740	5 668 960	824 820	25 258 620	nicht notirt	—	Steinkohlen, Baumwolle, Manufakturwaaren, Eisen u. Stahlwaaren rc	79
in Kol. 177c	38 077 240	in Kol. 177c	92 012 120	—	—	. . . .	80
2 472 500	1 674 500	334 382	5 418 590	—	—	. . . .	81
44 820	44 235	121 313	622 094	—	—	Butter, Garn, Holz, Kohlen, Getreide, Manufakturwaaren rc. .	82
4 174 421	5 932 794	725 019	12 697 894	2 627 154	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Mehl, Oel, Steinkohlen, Zucker rc.	83
4 749 443	2 796 000	592 247	18 349 296	i. K. 179b	1 523 194	Kohlen, Holz, Getreide, Kalk, Salz, Mühlenfabrikate, Honig, Zucker rc.	84a
259 545	11 821	2 230 634	5 900 856	" " 179 b	274 507	Steinkohlen, Getreide, Kartoffeln, Rüben, Honig, Kalk, Zucker rc.	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	181			182		183	
		(Fortf.) II. Personen- und Güter-Verkehr.						
		(Fortf.) A. Im Betriebsjahre 1871 wurden befördert:						
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
		a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen rc.).	a. Pferde (Luxus-, Koppel- rc.).	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.	a. der in Kol. 182a. u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.
		Anzahl.			Stück.		Zoll-Centner.	
	I. Staatsbahnen.							
1	Badische	209	i. K. 172, 174 u. 175	i. K. 172, 174 u. 175	80 388	617 666	3 361 638	4830*
2	Bayerische	6661	—	746	63 087	930 957	nicht notirt	—
3	Friedrich-Franz-E.	270	—	273	7993	169 349	295 300	498
4	Main-Neckar-E.	169	505	379	669	31 346	nicht notirt	—
5	Oldenburgische	205	162	111	4702	47 894	289 089	59
6	Bebra-Hanauer	68	533	3785*	25 755*	21 824	202 400	3272*
7	Hannoversche	1367	609* resp. 4037*	7938	89 352	892 251	1 331 842	8810
8	Main-Weser-B.	104	92*	3557*	39 078*	28 234*	383 471	861
9	Nassauische	96	164	1849	16 643	30 168	197 322	613
10	Niederschl.-Märk.-u. Schles. Geb.	2681	1601	—	33 742	640 526	708 905	—
11	Preuß. Ostbahn	425	2422	1473	87 347	1 032 993	1 430 352	—
12	Saarbrücker	4541	2883	—	40 424	344 522	670 543	—
13	Westfälische	2356	1335	617	23 088*	232 339	591 292	1805*
14	Sächsische Staats-E.	1059	1432	—*	999*	9484	—*	1 749 569
15	Württembergische	nicht notirt	—	—	nicht notirt	nicht notirt	—	—
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
16	a. Bergisch-Märkische	2825	in Kol. 181c	3593	40913	626 239	1 279 823	3278
	b. Hessische Nordbahn	340	" " 181c	2741	13 039	31 977	122 201	413
17	a. Oberschlesische	169	—	510	9909	98 066	205 036	463
	b. Breslau-Posen-Glogauer	150	—	714	11 757	234 033	242 019	382
	c. Stargard-Posener	121	—	27	6436	226 947	208 458	266
	d. Neisse-Brieger	52	—	387	4204	12 601	42 931	340
	e. Wilhelms-Bahn	79	—	40	2579	16 428	46 647	161
18	Rhein-Nahe-E.	4036	2225	—	26 478	147 646	393 024	—
19	a. Gößnitz-Geraer	44	2	—	13	288	—*	36 071
	b. Greiz-Brunner	14	—	—	19	159	—*	9321
	c. Zittau-Reichenberger	23	121	—	5	148	—*	38 555
	b) in Privatverwaltung.							
20	a. Altona-Kieler	279	—	—	15 117	173 968	619 629	—
	b. Schleswigsche	182	—	—	14 867	126 206	530 837	—
21	Bayerische Ostbahnen	188	—	—	3018	417 337	nicht notirt	nicht notirt
22	Berlin-Anhaltische	131	1036	—	38 150	223 605	457 800	460 318
23	Berlin-Görlitzer	78	416	—	1248	31 732	89 344	—
24	Berlin-Hamburger	112	138	335	17 943	446 615*	890 794	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	141	—	—	3331	211 367	422 063	—
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	264	122	194	7605	518 959	829 585	—
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	61	20	48	2970	207 524	309 740	—
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	40	20	24	2032	108 700	172 718	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	142	25	52	3042	166 417	257 539	—
27	Braunschweigische	169	2340	6333	43 286	512 242	992 577	1177*
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	344**	—	—	2392*	52 132	132 831	103
29	Frankfurt-Hanauer	220	—	3572*	27 156*	54 424	470 279	297
30	Glückstadt-Elmshorner	18	—	—	384	14 628	59 953	—
31	Hessische Ludwigs-E.	10 970	—	in Kol. 181a	83 902	382 357*	—	—
32	Homburger	5	—	—	22	1167	6784	279
33	Kirchheimer	nicht notirt	—	—	nicht notirt	nicht notirt	—	—
34	Köln-Mindener	308	2742	7254	56 431	356 244	1 039 651	1049
35	a. Leipzig-Dresdener	327	267	—	5091	220 610	904 313	1036
	b. Cottbus-Großenhainer	9*	151	—	546	4522	15 629	59
36	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	3850	5775	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	58	2	95	3276	154 124	224 526	—
38	Märkisch-Posener	131	47	—	3710	165 674	220 083	20 938
39	a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz.	90*	137	2509*	22 092	221 828	478 373	403
	b. Halle-Kasseler	54*	11	1771*	19 014	41 318	130 081	111
40	a. Magdeburg-Halberstädter rc.	5027*	—	in Kol. 181a	48 412	437 755	1 174 101	563
	b. Berlin-Hannoversche	24	—	—	1068	27 409	54 714	183
	c. Aschersleben-Könnern	—	—	—	9	536	810	4

—

(Fortſ.) **II. Perſonen- und Güter-Verkehr.**

(Fortſ.) A. Im Betriebsjahre 1871 wurden befördert:

Nr.	A. Deutſche Eiſenbahnen.	181 Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen.	181 b. Eiſenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	181 c. Sonſtige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerſpritzen ꝛc.).	182 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.).	182 b. Rindvieh, Schweine und ſonſtige Thiere.	183 Gewicht a. der in Kol. 182a. u. b. aufgeführten Thiere.	183 b. der außerdem beförderten Thiere.
		Anzahl.			Stück.		Zoll-Centner.	
	II. Privatbahnen (Fortſ.)							
41	Niederſchleſiſche Zweigbahn	50	—	1286	12 892	69 462	217 070	—
42	Nordhauſen-Erfurter	6	—	—	375	14 682	3930	31 916
43	Oberheſſiſche	9	—	13*	199	13 145	nicht notirt	—
44	Oſtpreußiſche Südbahn	120	73	—	2100	101 804	146 665	—
45	Pfälziſche Eiſenbahnen	—*	—	—	4025	281 443	nicht notirt	—
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	23*	—	—	1382	55 260	97 909	246
47	Rheiniſche	723	—	3106*	39 094*	82 525	507 879	—
48	Taunus-E.	100	—	—	704	7678	39 990	22
49	a. Thüringiſche	773	1010	in Kol. 181a	36 199	105 429	747 507	—
	b. Werra-E.	102	in Kol. 181a	„ „ 181a	1111	31 069	134 275	452*
50	Tilſit-Inſterburger	41	—	—	3513	36 473	82 745	35
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.							
51	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	150	—*	—*	600	34 670	207 198	6370
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	—	—*	—*	40	201	1553	83 466
52	Alföld-Fiumaner	142	178	8	1009	295 991	352 336	—
53	Arad-Temesvarer	21	44	—	315	1469	8950	—
54	Auſſig-Teplitzer	23	—	—	14	3471	26 415	4
55	Böhmiſche Nordbahn	52*	—	—	44*	5428	10 473	—
56	Böhmiſche Weſtbahn	584*	2137	—	460*	95 643	128 728	1135
57	Buſchtěhrader	112	792	—	132	10 090	19,853	—
58	Dux-Bodenbacher	1	—	—	—	76	425	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	121*	37	—	506	314 784	478 672	56
60	Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn	254*	196	186*	2847*	768 830	1 410 231	105
61	Graz-Köflacher	—	—	45	62	443	2181	—
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordbahn	1178	2888	—	7059	1 581 365	2 820 621	—
	b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	55	2	—	354	25 725	74 875	—
	c. Oſtrau-Friedlander	9	156	—	11	1131	1725	—
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	113*	—	—	1144*	170 030	174 303	21
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	896	711	82*	7001	645 753	1 164 260	455
	b. Neumarkt-Braunau	34	84	—	568	47 425	80 548	45
	c. Budw.-Summerau	6	—	—	—	142	180	6
	d. Lambach-Gmunden	27	—	—	11	144	547	28
	e. Pferdebahn	8	—	—	—	—	—	1
65	Kaſchau-Oderberger	504	—	—	in Kol. 182b	5892	22 234	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	205	—	—	665	23 481	49 511	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	401	15	in Kol. 181a	456	224 496	638 297	112
	b. Czernowitz-Suczawaer	240	102	„ „ 181a	104	18 681	79 316	—
	c. Rumäniſche Linie	68	109	„ „ 181a	130	9240	34 970	126
68	Mohacs-Fünfkirchener	76	36	—	190	324 455	494 823	47
69	Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	71	209	—	153	17 737	30 139	—
70	a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	843*	—	—	8859*	—*	—	—
	b. Brünn-Roſſitzer	98*	—	—	747*	—*	—	—
71	I Siebenbürger	in Kol. 181c	—	532*	928*	46 589	145 153	252
72	Südbahn und Tiroler	2593	—	in Kol. 181a	12 589	1 214 714	nicht notirt	—
73	Süd-Norddeutſche	113	—	70	1443	27 768	53 266	—
74	Theiß-Bahn	1271*	991	—	5259*	465 770	1 198 927*	7540
75	Turnau-Kralup-Prager	52	144	—	69	4102	15 389	—
76	Ungariſche Nordoſt-E.	42	—	—	305	11 777	34 033	1830
77	Ungariſche Oſtbahn	125	—	—	634	87 877	96 050	—
78	Ungariſche Weſtbahn	1	17	—	7	1930	4338	—
	C. Fremdländiſche Bahnen.							
79	Niederländiſche Staats-E.	—*	—	—	—*	—*	—	—
80	Grand Central Belge	111	—	—	in Kol. 182b	232 494	nicht notirt	—
81	Lüttich-Maſtrichter	3	—	—	—*	—*	180 900	—
82	Niederländiſche Central-E.	18	—	3	1383	83 489	500 370	—
83	Niederländiſche Rhein-E.	259	153	—	in Kol. 182b	167 066	805 699	—
84	a. Warſchau-Wiener	469	218	336	2708	37 612	nicht notirt	360
	b. Warſchau-Bromberger	186	24	56	1212	31 610	nicht notirt	283

	A. Deutsche Eisenbahnen.	184					185	186
		(Forts.) II. Personen- und						
							B. Durchschnitts-	
		a.	b.	c.	d.	e.		
		Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen	Sämmtliches Gepäck (Kol. 169) hat zurückgelegt
	I. Staatsbahnen.	Meilen.		Meilen		Meilen	Personenmeilen	Centnermeilen.
1	Badische	1 090 684	6 938 199	20 968 193	—	14 362 625	43 359 707	3 084 878
2	Bayerische	1 805 995	12 877 291	23 940 032	—	5 595 061	44 218 379	nicht notirt
3	Friedrich-Franz-E.	53 094	1 071 235	1 727 207	1 623 321	1 063 881	5 538 738	890 721
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	5 723 271	nicht notirt
5	Oldenburgische	14 352	566 667	1 773 641	—	508 612	2 863 272	267 707
6	Bebra-Hanauer	209 777	1 445 145	1 446 426	410 782	5 204 371	8 716 501	1 012 235
7	Hannoversche	772 235	7 238 542	11 673 993	5 429 662	15 058 010	40 172 442	9 046 874*
8	Main-Weser-B.	229 946	1 908 921	4 003 052	63 188	8 273 077	14 478 184	3 865 515
9	Nassauische	215 911	1 237 111	2 485 999	162 854	1 264 692	5 366 567	518 436
10	Niederschl.-Märk. u. Schles.Geb.	419 898	4 207 025	7 132 026	9 564 236	5 650 416	26 973 601	3 233 424
11	Preuß. Ostbahn	1 047 605	6 469 446	8 258 193	10 812 164	14 592 830	41 180 238	10 422 212
12	Saarbrücker	66 119	1 047 296	2 063 420	106 286	1 910 087	5 193 208	442 352
13	Westfälische	100 135	1 228 019	3 016 300	1 996 789	2 612 583	8 953 826	838 607
14	Sächsische Staats-E.	403 554	7 636 025	19 147 458	161 352	1 598 101	28 946 490	3 723 830
15	Württembergische	816 350	6 584 190	13 901 276	—	—*	21 301 816	1 934 540
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
16	a. Bergisch-Märkische	275 758	4 503 668	13 657 487	4 564 642	3 377 734	26 379 289	2 132 776
	b. Hessische Nordbahn	64 780	724 663	1 210 123	715 426	1 545 096	4 260 088	702 896
17	a. Oberschlesische	130 527	1 508 013	2 792 908	3 676 993	1 691 502	9 799 943	896 136*
	b. Breslau-Posen-Glogauer	51 371	686 783	1 883 824	1 568 349	2 164 017	6 354 344	550 113*
	c. Stargard-Posener	26 802	407 114	942 424	917 947	939 575	3 233 862	370 091*
	d. Neisse-Brieger	6646	100 178	235 444	360 800	494 113	1 197 181	62 963*
	e. Wilhelms-Bahn	24 444	245 704	574 326	995 167	192 931	2 032 572	147 299*
18	Rhein-Nahe-E.	104 990	1 018 000	1 338 360	99 225	5 383 670	7 944 245	1 824 950
19	a. Gößnitz-Geraer	1939	101 989	475 648	—	31 441	611 017	45 191
	b. Greiz-Brunner	287	21 016	80 123	—	2825	104 251	8045
	c. Zittau-Reichenberger	814	71 219	442 727	—	2648	517 408	22 739
	b) in Privatverwaltung.							
20	a. Altona-Kieler	73 350	1 213 346	4 398 959	—	132 839	5 818 494	784 978
	b. Schleswigsche	22 166	385 900	1 932 313	—	11 212	2 351 591	357 910
21	Bayerische Ostbahnen	553 963	4 006 950	8 908 772	—	1 114 530	14 584 215	1 315 848
22	Berlin-Anhaltische	475 827	4 401 377	5 700 769	1 403 905	6 126 950	18 108 828	2 859 447
23	Berlin-Görlitzer	32 002	467 517	1 467 742	1 661 607	523 793	4 152 661	340 014
24	Berlin-Hamburger	277 679	2 754 131	3 261 346	4 435 471	1 840 781	12 569 408	1 935 797
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	387 702	2 850 450	4 059 577	3 265 065	5 181 871	15 744 665	1 612 117
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	70 390	1 798 671	3 481 271	4 517 821	3 186 348	13 054 501	1 246 664
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	10 895	423 499	923 901	1 198 475	1 421 643	3 978 413	411 355
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	5462	279 432	960 611	697 120	617 481	2 560 106	247 583
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	29 575	624 151	1 560 724	1 494 571	1 355 326	5 064 347	525 420
27	Braunschweigische	403 066*	2 829 147*	3 605 126*	24 777	5 099 187	11 961 303	1 785 345
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	40 381	849 689	2 967 953	1 652 129	1 070 007	6 580 159	506 122
29	Frankfurt-Hanauer	96 274	1 101 904	1 334 622	—	834 220	3 367 020	198 223
30	Glückstadt-Elmshorner	2012	63 217	347 472	—	19 828	432 529	42 050
31	Hessische Ludwigs-E.	582 938	3 399 701	7 378 698	—	5 787 195	17 148 532	1 123 232
32	Homburger	126 189	471 869	795 650	—	29 942	1 423 650	66 506
33	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
34	Köln-Mindener	735 833	4 798 442	4 807 064	9 488 143	13 521 831	33 351 313	6 417 491
35	a. Leipzig-Dresdener	189 982	3 010 097	7 095 641	—	791 881	11 087 601	434 665
	b. Cottbus-Großenhainer	2863	61 548	296 840	187 447	22 512	571 210	9278
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	4382	174 616	605 054	—	5335	789 387	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg)	29 602	524 623	1 374 462	310 866	nicht notirt	2 239 553	nicht notirt
38	Märkisch-Posener	16 080	297 111	1 056 190	917 964	537 952	2 825 297	265 518
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	87 159	1 431 524	3 513 729	1 545 794	1 578 514	8 156 720	776 137
	b. Halle-Kasseler	17 154	322 006	1 113 136	1 755 689	3 598 723	6 806 708	280 643
40	a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.	126 418	1 562 503	2 907 822	3 709 103	4 207 081	12 512 927	1 064 597
	b. Berlin-Hannoversche	6741	129 118	463 578	705 935	181 697	1 487 069	97 796
	c. Aschersleben-Könnern	51	2169	10 947	14094	1016	28 276	794

Güter = Verkehr.

Verhältnisse.

187					188	189			
a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen.	Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter	b. Fahrzeuge (Kol. 181)	c. Thiere (Kol. 182 rc.)	
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
19 279 751	—	114 165 780	478 089 098	in Kol. 187d	611 534 629	26 981 190	80 400	22 731 304	1
—	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	nichl notirt	nicht notirl	2
1 048 784	—	11 698 915	34 746 680	in Kol. 187d	47 494 379	3 975 035	193 412	4 606 937	3
—	—	—	—	—	66 145 721	—	nicht notirt	nicht notirt	4
602 952	714 183	1 761 767	26 676 342	1 334 841	31 090 085	345 100	63 847	2 715 000	5
3 065 274	17 163	9 542 087	47 121 798	in Kol. 187d	59 746 322	3 511 806	1 457 570*	3 047 933	6
23 375 152	—	79 154 072	655 332 650	280 525 661	1 038 387 535	22 982 276	2 907 032	27 787 704	7
7 370 731	17 850*	14 640 586	138 639 330	31 327 918	191 996 415	5 973 969	14 629 829	12 312 830	8
1 198 948	—	6 236 953	111 975 703	23 390 005	142 801 609	3 822 904	1 321 297	3 518 954	9
10 144 890	160	49 002 600	489 565 592	834 691 102	1 383 404 344	46 651 145*	3 159 085	11 974 795	10
15 287 742	166	63 521 707	456 139 708	22 755 016	557 704 339	89 088 964	31 059 268	55 162 366	11
1 180 560	—	2 045 740	109 843 272	129 756 866	242 826 438	5 960 368	426 104*	2 540 292	12
4 778 645	50 226	16 484 951	274 588 988	194 996 203	490 899 013	12 128 136	2 139 480	5 132 884	13
18 761 195	—	60 907 741	1 012 886 924	in Kol. 187d	1 092 555 860	9 101 778	nichl notirt	nicht notirt	14
—	—	—	—	—	436 154 318	—	nichl notirt	nicht notirt	15
19 923 542	993 253	26 220 182	640 297 818	658 805 322	1 377 240 087	34 666 581	50 825*	11 082 917	16a
3 319 985	57 453	9 540 281	182 132 440	in Kol. 187d	195 020 159	3 096 128	335 653*	806 136	- b
1 309 246	—	10 668 826	306 179 856	722 436 386	1 040 594 314	49 672 737*	149 590	2 987 531	17a
905 615	—	5 832 798	109 491 851	102 041 603	218 271 867	11 028 968*	343 899	2 358 515	- b
725 167	—	3 983 620	91 694 449	29 012 860	125 416 096	8 458 225*	31 264	1 964 432	- c
100 440	—	485 072	7 053 422	8 571 742	16 210 676	656 801*	71 778	230 838	- d
255 161	—	1 854 466	51 547 190	107 795 840	161 452 657	3 283 257*	13 898	281 944	- e
1 963 034	—	3 038 312	83 424 520	44 685 065	133 110 931	4 971 356	1 614 500*	4 590 704	18
242 486	—	1 048 807	13 224 928	in Kol. 187d	14 513 221	—	—	—	19a
49 836	—	81 381	1 082 100	= = 187d	1 213 317	—	—	—	- b
122 144	—	664 486	13 595 965	= = 187d	14 382 595	—	—	—	- c
2 097 103*	—	23 508 586*	36 040 267	= = 187d	61 735 956	2 817 857	45 446	7 183 731	20a
625 823*	—	8 620 791*	14 751 337	= = 187d	24 000 951	2 543 144	31 760	7 911 154	- b
—	—	—	—	—	614 638 812	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	21
10 805 076	261 244	32 913 010	179 722 501	58 984 965	282 686 796	7 878 508	in Kol. 187d	16 952 881	22
1 443 263	91 326	8 046 386	87 608 055	29 533 790	126 722 820	474 355	1 641 554	1 125 915	23
12 301 746	—	137 308 146	168 052 832	9 526 457	327 189 181	7 602 086	10 6 9*	14 577 772	24
7 918 083	—	146 096 992	79 855 525	10 129 186	243 999 786	—	38 740	7 060 179	25
2 541 177	181 653	15 136 902	128 879 977	3 763 667	150 503 376	4 786 148	623 980	10 676 261	26a
454 412	66 849	3 070 133	24 388 803	1 253 217	29 233 414	2 589 885	34 302	3 773 513	- b
170 030	7708	1 278 109	10 248 582	711 954	12 416 383	5 182 349	23 416	1 644 679	- c
876 858	74 218	3 255 395	20 992 064	3 595 208	28 793 683	2 494 986	69 162	2 662 049	- d
6 873 887	—	76 897 159	398 638 669	in Kol. 187d	482 409 715	7 079 319	7 834 429	10 332 301	27
676 897	—	3 648 179	57 512 450	99 869 662	161 707 188	8 834 642	31 914	997 807	28
1 069 280	136 832	2 708 678	25 179 694	in Kol. 187d	29 094 484	—	3500*	1 266 316*	29
136 958	—	982 461	4 893 708	= = 187d	6 013 127	71 799	1184	211 812	30
6 147 047	—	11 018 160	207 353 242	= = 187d	224 548 449	—	nicht notirt	nicht notirl	31
34 026	7592	205 509	948 946	= = 187d	1 196 073	73 078	241	13 636	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
16 888 579	253 057	33 832 008	668 618 476	722 053 289	1 441 645 409	52 061 359	1 102 303*	17 179 828	34
5 817 285	1 436 447	21 446 761	188 597 653	100 756 124	318 054 270	1 156 112*	943 360	8 489 087	35a
372 584	3173	1 224 762	7 191 355	5 611 633	14 403 507	—	63 352	378 206	- b
—	—	—	—	74 283	74 283	3960	—	4620	36
771 446	—	10 182 586	34 175 082	in Kol. 187d	45 129 114	—	nicht notirt	nichl notirt	37
493 473	17 780	3 224 184	16 674 556	3 743 707	24 153 700	718 617	99 400	3 404 787	38
6 827 623	157 130	22 198 888	151 751 836	41 835 394	225 770 871	—	222 461	4 583 343	39a
2 351 217	63 126	6 930 078	64 148 544	26 087 873	99 580 868	nicht notirt	321 200	1 939 964	- b
7 943 312	—	in Kol. 187d	246 430 159	in Kol. 187d	254 373 471	—	717 557	9 807 959	40a
485 702	—	= = 187d	9 859 518	= = 187d	10 345 220	—	4750	603 305	- b
7206	—	= = 187d	700 789	= = 187d	707 995	—	—	1547	- c

(Fortf.) **II. Personen- und**

B. **Durchschnitts-**

A. Deutsche Eisenbahnen.	184 a.	184 b.	184 c.	184 d.	184 e.	185	186
	Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt	Sämmtliche Personen in der II. Klasse haben zurückgelegt	Sämmtliche Personen in der III. Klasse haben zurückgelegt	Sämmtliche Personen in der IV. Klasse haben zurückgelegt	Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs 2c.) haben zurückgelegt	Zusammen	Sämmtliches Gepäck (Kol. 169) hat zurückgelegt
II. Privatbahnen (Fortf.)	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Personenmeilen	Centnermeilen
41 Niederschlesische Zweigbahn	5215	109 759	251 083	584 159	1 129 236	2 079 452	154 176
42 Nordhausen-Erfurter	4137	116 609	512 926	—	172 335	806 007	69 859
43 Oberhessische	4485	91 857	809 269	—	77 720	983 331	55 566
44 Ostpreußische Südbahn	10 035	254 160	838 191	1 083 108	665 145	2 850 639	212 347
45 Pfälzische Eisenbahnen	55 471	1 474 702	6 389 338	—	nicht notirt	7 919 511	605 817
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	26 597	363 396	1 085 364	1 586 972	307 219	3 369 548	240 223
47 Rheinische	3 256 185	8 645 339	13 356 805	378 516	11 536 187	37 173 032	5 952 071
48 Taunus-E.	215 439	1 367 226	1 944 703	—	i. K. 184a–c	3 527 368	317 734
49 a. Thüringische	347 692	3 749 191	6 902 171	603 584	9 221 922	20 824 560	2 596 477
b. Werra-E.	26 285	500 683	1 222 961	—	454 086	2 204 015	391 307
50 Tilsit-Insterburger	2529	60 488	109 478	259 844	146 845	579 184	51 271
B. Oesterreichische Bahnen.							
51 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	144 752	1 105 104	2 373 966	2 604 091	526 761	6 754 674	595 111
Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	8032	101 744	372 749	221 080	42 468	746 073	14 145
52 Alföld-Fiumaner	24 745	434 447	875 947	1 932 582	110 284	3 378 005	280 101
53 Arad-Temesvarer	3600	77 494	152 672	137 676	10 290	381 663	30 427
54 Aussig-Teplitzer	16 625	204 881	934 122	—	10 559	1 166 187	159 906
55 Böhmische Nordbahn	4372	123 146	716 601	644 192	6124	1 494 435	117 177
56 Böhmische Westbahn	66 562	626 651	2 264 222	—	134 190	3 091 625	478 156
57 Buschtěhrader	59 317	475 871	921 085	879 972	65 636	2 401 881	208 100
58 Dux-Bodenbacher	100	5397	35 148	13 790	13	54 448	1138
59 Fünfkirchen-Barcs'er	5375	83 359	175 101	293 772	117 095	674 702	53 692
60 Galizische Carl-Ludwig-Bahn	180 744	1 296 889	8 132 302	—	1 179 040	10 788 975	2 640 313
61 Graz-Köflacher	1350	28 397	383 250	—	15 235	428 232	13 653
62 a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	755 623	4 349 755	9 136 465	3 672 134	3 377 347	21 291 324	4 946 998
b. Mährisch-Schlesische Nordb.	17 247	187 342	814 889	—	612 568	1 632 046	171 567
c. Ostrau-Friedlander	1791	23 462	108 535	24 538	4189	162 515	6300
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	72 605	640 786	2 433 999	5 387 644	415 707	8 950 741	961 707
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	861 852	3 369 182	3 410 545	—	6 824 680	14 466 259	3 331 936
Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	15 621	65 212	110 652	—	198 803	390 288	70 088
Kaiserin Elisabeth c. Budw.-Summerau	—	11 674	65 340	—	19 496	96 510	10 284
Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmunden	20 149	81 251	75 959	—	114 672	292 031	69 868
Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	12 658	69 537	—	14 030	96 225	12 413
65 Kaschau-Oderberger	9689	146 178	325 353	627 079	74 282	1 182 581	104 383
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	14 403	245 098	1 390 684	3 244 455	34 727	4 929 367	210 814
67 a. Lemberg-Czernowitzer	38 254	375 146	2 189 162	—	276 696	2 879 258	139 652
b. Czernowitz-Suczawaer	15 603	102 879	485 261	—	29 387	633 130	29 566
c. Rumänische Linie	120 037	449 963	1 059 455	—	35 301	1 664 756	100 325
68 Mohacs-Fünfkirchener	4570	91 118	156 205	393 939	88 993	734 825	58 356
69 Oesterreichische Nordwestbahn	16 306	271 860	1 347 846	1 607 247	166 015	3 409 274	298 251
70 a. Oesterreichische Staats-E.-G.	1 480 469	10 314 164	23 669 726	—	4 491 613	39 955 972	6 395 568
b. Brünn-Rossitzer	5685	63 679	280 400	—	15 927	365 691	58 262
71 I Siebenbürger	18 908	280 942	467 672	1 486 573	344 882	2 598 977	285 467
72 Südbahn und Tiroler	2 421 085	8 715 334	27 789 006	—	4 444 814	43 370 239	nicht notirt
73 Süd-Norddeutsche	20 148	267 210	1 014 509	1 196 240	153 532	2 651 639	231 992
74 Theiß-Bahn	178 177	1 705 471	3 757 685	3 903 131	1 062 318	10 606 782	1 720 229
75 Turnau-Kralup-Prager	15 393	147 136	593 085	596 346	23 221	1 375 181	117 863
76 Ungarische Nordost-E.	7915	99 438	151 720	318 074	22 246	598 693	28 635
77 Ungarische Ostbahn	23 034	211 802	251 482	1 070 759	88 933	1 646 010	176 775
78 Ungarische Westbahn	2012	34 319	73 023	120 545	4581	234 480	15 856
C. Fremdländische Bahnen.							
79 Niederländische Staats-E.	605 089	2 825 041	9 286 223	—	i. K. 184a–c	12 716 353	621 260
80 Grand Central Belge	488 856	1 227 262	4 820 914	—	3 829 845	10 366 877*	nicht notirt
81 Lüttich-Maastrichter	—	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt
82 Niederländische Central-E.	131 807	381 775	970 863	—	156 947	1 641 392	108 418
83 Niederländische Rhein-E.	810 055	2 131 513	2 399 979	—	4 983 022	10 324 569	nicht notirt
84 a. Warschau-Wiener	321 303	2 102 992	2 840 594	4 559 152	915 568	10 739 609	nicht notirt
b. Warschau-Bromberger	62 663	584 025	534 433	916 969	183 039	2 281 129	nicht notirt

Güter = Verkehr.

Verhältnisse.

187 a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt (Meilen)	187 b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt (Meilen)	187 c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) haben zurückgelegt (Meilen)	187 d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt (Meilen)	187 e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt (Meilen)	188 Zusammen. (Centnermeilen)	189 Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter (Centnermeilen)	189 b. Fahrzeuge (Kol. 181) (Centnermeilen)	189 c. Thiere (Kol. 182 rc.) (Centnermeilen)	
518 559	7320	1 431 958	15 860 638	3 811 833	21 630 308	1 082 897	213 360	1 250 322	41
123 128	11 342	412 504	6 698 158	1 616 286	8 861 418	—	816	100 780	42
116 134	5733	304 652	6 310 643	3 430 320	10 167 482	826 737	nicht notirt	nicht notirt	43
329 784	29 981	2 485 136	48 021 613	2 497 187	53 363 701	4 211 424	19 868	1 922 352	44
4 558 563	—	6 387 474	207 314 261	292 924 411	511 184 709	—	nicht notirt	nicht notirt	45
245 368	23 970	2 654 772	61 771 974	130 322 205	195 018 289	6 243 365	2999	877 353	46
12 951 105	1 844 532	35 199 256	492 965 695	401 987 160	944 947 748	54 268 621	1 439 704	8 865 131	47
582 949	—	3 020 574	13 718 973	in Kol. 187d	17 322 496	—	9108	220 088	48
10 290 449	229 361	27 615 332	267 742 474	53 488 141	359 365 757	9 279 809	5 486 740	10 606 537	49a
2 062 364	—	8 435 824	53 759 505	in Kol. 187d	64 257 693	—	in Kol. 187	1 642 066	- b
58 688	6456	299 611	2 244 459	2 518 539	5 127 753	283 301	5330	528 065	50
283 957	—	in Kol. 187d	301 803 610	in Kol. 187d	302 087 567	3 541 970	nicht notirt	nicht notirt	51a
30 882	—	„ „ 187d	10 249 750	„ „ 187d	10 280 632	106 429	nicht notirt	nicht notirt	- b
307 760	—	5 987 660	26 052 207	2 040 558	34 388 185	3 714 671	1323	2 111 360	52
8587	—	671 575	4 494 377	1 481 597	6 656 136	34 777	45 911	51 803	53
133 524	—	2 416 900	2 352 933	83 005 065	87 908 422	236 756	2916	94 767	54
237 613	—	18 770 237	in Kol. 187c	24 603 634	43 611 484	5 008 403	14 767	74 161	55
754 589	—	112 119 159	„ „ 187c	76 994 951	189 868 609	4 872 098	in Kol. 187c	in Kol. 187c	56
217 173	—	9 231 405	11 248 001	85 348 966	106 045 545	1 706 595	39 761	110 066	57
1337	—	42 891	27 809	1 252 193	1 324 230	6398	164	416	58
94 529	—	in Kol. 187d	10 371 549	4 948 665	15 414 743	161 027	36 949	4 199 554	59
1 018 109	—	„ „ 187d	326 021 416	in Kol. 187d	327 039 525	55 509 216	409 584	46 350 874	60
8285	—	1 241 392	3 664 981	30 561 282	35 475 940	493 251	921	35 031	61
7 332 290	—	314 091 465	281 333 913	887 810 247	1 490 567 915	73 282 216	i. K. 187a-c	i. K. 187a-c	62a
140 802	—	8 744 066	15 633 255	27 487 537	52 005 660	634 900	„ „ 187a-c	„ „ 187a-c	- b
7891	—	3 116 544	in Kol. 187c	1 456 204	4 580 639	14 549	„ „ 187c	„ „ 187c	- c
686 125	—	21 064 731	73 712 227	16 907 078	112 370 161	15 183 131	115 515	3 500 116	63
8 321 830	—	31 959 459	507 174 158	26 599 074	574 054 521	48 885 202	6 672 395	26 860 849	64a
165 180	—	563 043	19 504 799	978 435	21 211 457	1 067 794	169 290	517 056	- b
—	—	763 901	2 010 441	23 820	2 798 162	359 166	1201	1206	- c
70 314	—	584 123	4 611 431	2 527 447	7 793 315	283 392	3494	1794	- d
—	—	2 260 759	3 594 746	9660	5 865 165	655 590	2273	5	- e
54 139	—	in Kol. 187d	23 881 270	in Kol. 187d	23 938 409	590 545	in Kol. 187d	in Kol. 187d	65
203 923	—	11 383 195	38 586 700	19 251 694	69 425 512	3 469 722	87 731	458 159	66
337 572	—	in Kol. 187d	63 953 389	451 901	64 742 862	14 481 041	523 606	15 918 722	67a
78 540	—	3 259 657	5 187 480	11 031	8 536 708	964 494	212 040	640 285	- b
156 854	—	8 694 836	10 869 552	5189	19 726 431	5 384 627	197 735	373 062	- c
40 838	—	in Kol. 187d	5 814 173	44 391 613	50 246 674	438 448	16 770	2 001 885	68
396 517	—	„ „ 187d	87 429 990	in Kol. 187d	87 826 507	4 115 707	in Kol. 187d	in Kol. 187d	69
16 514 203	—	2 120 784 347	in Kol. 187c	269 488 205	2 406 786 755	272 949 970*	„ „ 187c	„ „ 187c	70a
150 249	—	33 459 499	„ „ 187c	in Kol. 187c	33 609 748	3 199 918*	„ „ 187c	„ „ 187c	- b
161 762	—	12 830 877	39 993 716	48 777 816	101 764 171	9 023 768	1 280 403	3 399 329	71
26 339 157	—	81 541 289	1 946 401 399	in Kol. 187d	2 054 281 845	nicht notirt	nicht notirt	in Kol. 187d	72
663 583	—	in Kol. 187d	163 298 397	„ „ 187d	163 961 980	12 876 780	in Kol. 187d	„ „ 187d	73
1 456 752	—	58 029 111	191 380 167	15 490 010	266 356 040	42 548 733	61 559	672 528	74
173 191	—	46 061 983	in Kol. 187c	in Kol. 187c	46 235 174	1 157 814	in Kol. 187c	in Kol. 187c	75
118 062	—	2 534 164	5 160 436	187 847	8 000 509	435 843	10 594	320 367	76
105 052	—	7 778 418	12 459 576	541 465	20 884 511	18 798 140	45 738	1 191 834	77
28 048	—	454 800	2 327 673	37 285	2 847 806	61 086	163	33 287	78
—	—	—	—	—	175 732 480	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	79
—	—	—	—	—	nicht notirt	—	nicht notirt	nicht notirt	80
—	—	—	—	—	nicht notirt	—	—	—	81
342 472	343 469	264 307	1 624 443	371 313	2 946 004	—	195	4 170 304	82
—	—	—	—	—	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	83
897 642	—	9 743 215	125 387 941	278 988 736	415 017 534	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	84a
215 648	—	3 419 273	47 965 590	19 938 166	71 538 677	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	- b

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) B. **Durchschnitts-**

A. Deutsche Eisenbahnen.

	190					191	192						193
	Durchschnittlich haben durchfahren:												
	a. jede Person in der I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. jeder Zoll-Centner Eilgut	b. Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	f. Betriebsdienst- und Baugut	jeder Z.-Centner Gut (Kol. 175) überhaupt
	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.
I. Staatsbahnen.													
1 Badische	10,79	5,78	2,74	—	20,47	4,49	13,00	—	16,10	10,98	s. K. 192d	17,50	11,79
2 Bayerische	16,94	8,54	3,20	—	—	4,80	—	—	—	—	—	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	8,58	7,61	6,14	5,69	11,62	6,85	10,28	—	11,09	10,04	s. K. 192d	7,46	10,30
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	3,04	—	—	—	—	—	—	7,86
5 Oldenburgische	7,96	4,77	3,53	—	8,01	4,18	7,85	6,17	8,42	5,63	6,54	2,25	5,81
6 Bebra-Hanauer	16,16	11,65	5,14	4,30	15,80	10,33	16,19	14,12	16,45	12,91	s. K. 192d	5,79	12,56
7 Hannoversche	13,04	9,03	5,47	4,25	13,44	7,49	16,47	—	15,43	14,49	11,47	3,65	12,91
8 Main-Weser-B.	15,45	11,74	5,09	5,20	10,48	6,91	17,23	25,46	17,89	33,87	7,81	11,43	11,64
9 Nassauische	5,02	3,55	2,27	1,92	11,88	3,29	8,55	—	7,42	7,27	6,52	6,92	7,15
10 Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	23,38	13,77	6,87	5,22	14,78	7,53	21,50	0,96	22,12	19,09	26,70	21,14	23,04
11 Preuß. Ostbahn	50,43	17,72	7,68	9,18	26,96	12,95	34,95	4,72	36,74	24,25	7,13	2,34	23,01
12 Saarbrücker	3,80	2,94	2,59	0,95	4,04	2,96	4,22	—	5,21	5,55	2,89	4,33	3,83
13 Westfälische	8,52	7,08	4,11	4,86	8,92	5,52	11,81	6,50	11,90	10,53	10,61	4,56	10,61
14 Sächsische Staats-E.	13,28	6,08	3,57	1,23	6,11	4,11	13,03	—	13,43	9,96	s. K. 192d	1,41	10,14
15 Württembergische	5,06	4,51	3,01	—	—	3,42	—	—	—	—	—	—	11,84
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung.													
16 a. Bergisch-Märkische	4,93	3,23	2,40	2,95	6,13	2,74	9,18	5,16	10,49	7,56	6,60	4,60	7,08
b. Hessische Nordbahn	4,51	5,25	4,22	3,70	4,12	4,35	8,70	6,64	8,47	10,99	s. K. 192d	8,73	10,74
17 a. Oberschlesische	10,93	6,42	4,77	4,12	8,91	5,12	11,58	—	13,76	12,37	14,22	9,79	13,66
b. Breslau-Posen-Glogauer	9,26	8,95	6,51	6,00	10,82	7,62	12,46	—	14,51	15,07	17,52	16,05	15,77
c. Stargard-Posener	9,24	8,88	6,54	6,85	10,29	7,74	11,37	—	11,21	15,20	13,89	16,87	14,52
d. Neisse-Brieger	4,74	4,92	4,93	3,25	5,51	4,25	5,40	—	5,90	5,37	5,20	4,89	5,30
e. Wilhelms-Bahn	5,55	4,51	3,40	3,04	4,55	3,41	5,92	—	5,44	8,75	8,75	3,31	7,89
18 Rhein-Nahe-E.	6,13	4,98	3,48	2,05	11,98	7,19	9,56	—	11,79	10,74	11,01	4,88	10,77
19 a. Gößnitz-Geraer	4,03	3,10	2,36	—	3,73	2,51	4,05	—	4,34	4,06	s. K. 192d	—	4,07
b. Greiz-Brunner	1,59	1,50	1,33	—	1,58	1,36	1,58	—	1,59	1,35	„ „ 192d	—	1,55
c. Zittau-Reichenberger	3,94	2,67	2,17	—	2,38	2,29	3,45	—	3,46	3,26	„ „ 193d	—	3,37
b) in Privatverwaltung.													
20 a. Altona-Kieler	8,94	4,17	3,38	—	6,32	3,59	7,48*	—	8,09*	6,95	„ „ 192d	5,99	7,29
b. Schleswigsche	10,91	7,25	4,61	—	7,45	4,94	10,11*	—	10,17*	9,99	„ „ 192d	7,53	9,74
21 Bayerische Ostbahnen	28,66	13,68	4,44	—	10,80	6,02	—	—	—	—	—	—	22,16
22 Berlin-Anhaltische	18,99	13,16	6,18	7,55	15,21	9,68	18,21	12,84	17,82	14,21	8,20	10,48	12,60
23 Berlin-Görlitzer	12,60	10,63	6,06	6,58	10,05	7,00	13,42	15,52	15,00	16,89	13,64	14,71	17,83
24 Berlin-Hamburger	16,11	9,33	4,18	5,83	13,51	6,32	20,72	—	22,48	19,09	10,57	13,35	19,94
25 Berlin-Potsdam-Magdeburger	9,45	9,08	5,17	5,35	16,65	7,97	15,05	—	16,38	16,01	4,80	—	14,73
26 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	11,38	9,76	6,65	6,38	11,58	7,69	10,98	9,39	12,47	9,57	7,15	2,97	9,73
b. Starg.-Cösl.-Colb.	13,25	10,41	7,36	6,57	15,06	8,93	12,79	10,62	13,98	10,86	8,60	5,36	11,03
c. Cöslin-Danziger	11,82	5,14	2,89	3,73	12,69	4,11	11,71	8,33	11,99	7,37	22,17	3,66	8,04
d. Vorpommersche	10,48	8,95	5,91	5,76	13,58	7,28	11,68	8,39	12,31	7,81	10,07	4,21	8,48
27 Braunschweigische	5,45	5,35	4,63	0,81	10,13	6,35	10,72	—	15,80	9,75	s. K. 192d	2,84	10,03
28 Breslau-Schweidnitz-Freiburger	7,35	6,47	4,98	4,20	7,55	5,19	8,40	—	7,99	6,77	7,51	5,82	7,14
29 Frankfurt-Hanauer	3,92	3,82	3,16	—	2,50	3,43	3,17	3,96	3,16	3,80	s. K. 192d	—	3,84
30 Glückstadt-Elmshorner	3,95	2,98	2,55	—	3,77	2,65	2,67	—	2,90	3,97	„ „ 192d	2,03	3,24
31 Hessische Ludwigs-E.	8,14	5,18	2,88	—	5,53	4,09	7,60	—	7,38	8,52	„ „ 192d	—	8,34
32 Homburger	2,37	2,23	1,79	—	2,41	1,97	2,19	2,41	2,17	2,18	„ „ 192d	2,41	2,20
33 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Köln-Mindener	12,75	7,17	4,08	3,51	18,35	6,24	16,81	9,93	17,05	9,67	9,29	7,63	9,55
35 a. Leipzig-Dresdener	9,68	7,05	4,19	—	5,98	4,58	9,37	9,97	8,86	8,39	13,60	—	9,76
b. Cottbus-Großenhainer	5,90	5,45	4,02	3,02	4,96	3,75	8,99	5,87	8,92	6,66	5,75	—	6,49
36 Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	0,80	0,74	0,80	—	0,79	0,79	—	—	—	—	0,50	0,50	0,50
37 Lübeck-Büchener (u. Hamburg)	5,74	5,20	3,79	6,08	—	4,31	6,48	—	7,18	7,14	s. K. 192d	—	7,13
38 Märkisch-Posener	9,85	8,44	6,53	5,32	9,36	6,54	10,86	6,87	11,92	18,80	7,0	10,26	10,07
39 a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	9,52	6,87	4,20	3,60	7,48	4,87	10,60	8,86	11,04	7,42	4,10	—	6,62
b. Halle-Kasseler	12,02	5,86	4,42	4,64	22,15	7,65	11,36	7,83	12,26	10,16	6,08	—	8,75
40 a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.	5,84	5,25	3,71	3,82	6,36	4,58	7,22	—	s. K. 192d	5,38	s. K. 192d	—	5,43
b. Berlin-Hannoversche	8,45	8,13	4,02	4,49	6,30	4,61	5,42	—	„ „ 192d	5,18	„ „ 192d	—	5,19
c. Aschersleben-Könnern	2,12	2,18	1,98	2,07	2,17	1,98	2,46	—	„ „ 192d	1,73	„ „ 192d	—	1,74

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

194		195		196					197	198					199	
Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Uebersichtliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. für jede Person in der II. Klasse	c. für jede Person in der III. Klasse	d. für jede Person in der IV. Klasse	e. für jeden Militair rc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. für jeden Zoll-Centner Eilgut	b. für jeden Zoll-Centner Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. für jeden Zoll-Centner Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 178) überhaupt	
Personenmeilen	Centnermeilen	v. einz. Bahn geg. einand.		Sgr.		Sgr.		Sgr.		Pfge		Pfge		Pfge		
338 114	4 768 673	33,9	477	6,03	3,98	2,23	—	1,42	2,39	8,24	—	i. K. 198d	2,68	i. K. 196d	2,88	1
172 998	—	17,3	—	6,58	4,08	2,95	—	0,72	3,14	—	—	—	—	—	—	2
129 560	1 110 979	13,0	111	—	—	—	—	—	2,72	—	—	—	—	—	3,69	3
492 112	5 687 508	49,2	569	—	—	—	—	—	ca. 3,70	—	—	—	—	—	3,25	4
139 740	1 517 329	14,0	152	5,57	3,43	2,22	—	1,09	2,28	10,62	—	4,78	2,15	1,27	2,48	5
453 984	3 111 788	45,4	311	6,08	4,32	2,67	1,51	1,27	2,12	10,28	10,91	5,29	2,48	i. K. 198d	3,22	6
360 582	9 320 416	36,1	932	6,26	4,15	2,67	1,47	0,95	2,20	8,40	—	3,66	2,17	1,15	2,16	7
447 794	7 264 337	54,6	726	6,13	4,32	2,45	1,57	1,04	2,79	9,29	10,08	4,64	2,29	1,21	2,66	8
194 581	5 177 723	19,5	518	6,01	3,39	2,24	1,76	1,26	2,41	10,07	—	4,65	1,71	1,38	1,85	9
359 744	18 450 311	36,0	1845	6,27	4,21	2,47	1,50	1,22	2,22	9,69	23,25	4,70	2,29	1,12	1,72	10
299 973	4 062 532	30,0	406	6,45	4,73	2,65	1,56	1,15	2,26	9,70	14,24	5,28	2,18	1,65	2,71	11
236 808	11 072 797	23,7	1107	5,93	3,94	2,52	1,43	1,60	2,47	11,62	—	5,73	2,16	2,10	2,10	12
172 654	9 465 851	17,3	947	6,40	4,20	2,80	1,51	1,00	2,22	10,08	12,0	5,04	2,28	1,22	2,04	13
254 006	9 587 187	25,4	959	6,63	3,72	2,28	1,34	1,01	2,71	11,20	—	5,40	2,20	i. K. 196d	2,53	14
150 437	3 080 186	15,0	308	5,14	3,43	2,28	—	—	2,63	—	—	—	—	—	2,61	15
291 291*	14 454 661	29,1	1445	5,97	4,07	2,69	1,85	1,27	2,62	10,29	11,00	5,17	2,20	1,70	2,07	16a
214 939	9 839 564	21,5	984	6,77	4,64	2,88	1,56	1,18	2,24	10,42	12,04	5,22	1,66	i. K. 196d	1,97	- b
311 998*	29 807 915	31,2	2981	6,14	4,38	2,48	1,50	1,08	2,25	12,25	—	6,45	2,02	1,47	1,73	17a
228 245	7 840 225	22,8	784	5,85	4,23	2,59	1,50	1,08	2,00	10,54	—	5,35	1,88	1,20	1,82	- b
142 901	5 542 028	14,3	554	5,95	4,39	2,67	1,50	1,17	2,50	10,66	—	5,49	2,06	1,19	2,04	- c
193 719	2 623 087	19,4	262	5,95	4,21	2,85	1,83	1,17	2,00	12,57	—	6,44	2,50	2,02	2,45	- d
90 136*	6 544 494	9,0	654	6,11	4,25	2,49	1,62	1,15	2,20	11,87	—	6,10	2,19	1,84	2,02	- e
492 513	8 252 383	49,3	825	5,99	4,01	2,64	1,22	1,68	2,20	10,77	—	5,07	2,16	1,31	2,00	18
132 542	3 148 204	13,3	315	5,71	3,26	2,23	—	0,92	2,34	12,01	—	7,22	2,60	i. K. 166d	3,27	19a
66 828	777 767	6,7	78	7,00	4,02	2,95	—	1,27	3,13	24,22	—	12,20	5,25	= = 196d	6,51	- b
145 749	4 051 435	14,6	405	7,22	3,82	2,21	—	1,10	2,52	12,12	—	6,15	2,55	= = 198d	2,80	- c
180 699	1 917 265	18,1	192	6,18	4,29	2,86	—	0,81	3,16	10,93*	—	5,04*	2,22	= = 198d	3,60	20a
77 101	786 916	7,7	79	5,94	4,49	2,88	—	1,42	3,17	11,25*	—	4,95*	2,07	= = 196d	3,25	- b
178 291	7 513 922	17,8	751	5,49	3,63	2,08	—	1,14	2,56	—	—	—	—	—	2,19	21
368 492	5 752 331	36,8	575	6,41	4,66	2,86	1,67	1,37	2,96	10,55	13,54	4,92	2,51	1,55	3,07	22
150 459	4 591 407	15,0	459	5,58	3,83	2,67	1,50	1,17	2,17	9,00	8,40	6,80	1,45	1,10	2,10	23
316 450	8 237 391	31,6	824	6,56	4,50	3,48	1,30	0,99	2,71	8,59	—	3,30	2,27	1,96	3,02	24
805 766	12 487 195	80,6	1249	6,23	4,93	2,83	1,58	—	2,59	9,34	—	3,86	2,12	1,53	3,09	25
441 328	5 088 011	44,1	509	7,00	4,79	2,55	1,69	2,81	2,65	10,65	13,03	5,16	2,65	1,68	3,02	26a
174 109	1 279 361	17,4	128	6,50	4,70	2,88	1,68	2,46	2,57	10,38	13,01	5,27	2,40	1,66	2,83	- b
97 826	474 451	9,8	47	6,33	4,57	2,69	1,72	2,52	2,60	10,79	13,02	5,46	2,59	1,39	2,95	- c
166 262	945 295	16,6	95	6,61	4,62	2,81	1,55	2,01	2,47	10,54	13,01	5,29	3,00	1,47	3,24	- d
308 599	12 446 071	30,9	1245	i.K.196c	i.K.126c	3,63	i.K.196c	1,92	2,90	10,11	—	i. K. 168d	2,07	i. K. 198d	2,19	27
288 603	7 092 420	28,9	709	5,67	3,48	2,46	1,81	1,26	2,18	12,09	—	6,24	2,55	2,07	2,27	28
616 670	5 328 660	61,7	533	6,08	3,25	1,75	—	1,72	2,50	10,61	16,20	6,06	3,21	i. K. 198d	4,07	29
96 118	1 336 250	9,6	134	6,27	4,15	2,79	—	1,52	2,94	16,23	—	10,23	2,84	= = 198d	4,37	30
379 560	4 970 085	38,0	497	6,21	3,21	1,76	—	1,52	2,23	10,08	—	5,57	2,22	= = 168d	2,69	31
590 727	496 296	59,1	50	6,75	4,08	2,67	—	1,58	3,35	18,60	5,70	8,40	3,90	= = 196d	4,80	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
470 286	20 328 629	47,0	2033	6,86	4,30	2,80	1,56	1,67	2,29	9,23	12,0	4,77	2,02	1,45	1,69	34
369 217	10 591 218	36,9	1059	5,84	3,69	2,35	—	1,52	2,73	10,46	4,43	5,46	2,56	1,06	2,37	35a
53 888	1 358 822	5,4	136	5,08	3,54	2,56	1,52	1,01	2,28	10,64	10,17	5,90	2,88	1,56	2,28	- b
986 734	92 854	98,7	9	4,29	3,29	2,14	—	1,08	2,40	—	—	—	—	10,29	10,29	36
151 834	3 059 601	15,2	306	5,66	4,10	2,75	1,69	—	2,96	11,76	—	6,24	2,81	i. K. 196d	3,75	37
78 047	667 229	7,8	67	5,77	4,02	2,78	1,57	1,11	2,22	10,96	12,26	5,30	2,70	2,04	3,02	38
421 318	11 661 718	42,1	1166	6,50	4,07	2,64	1,75	2,33	2,70	9,83	10,74	5,66	2,62	1,24	2,87	39a
307 161	4 493 721	30,7	449	5,44	3,95	3,08	1,72	1,11	1,72	8,52	11,55	5,71	2,67	1,14	2,62	- b
292 358*	5 781 215*	29,2	578	6,49	4,57	3,09	1,42	1,04	2,13	9,12	—	i. K. 168d	2,78	i. K. 198d	2,76	40a
57 638	400 977	5,8	40	5,96	4,67	3,06	1,52	1,02	2,24	14,52	—	= = 168d	7,22	= = 198p	7,86	- b
7400	167 200	0,7	19	5,88	4,45	2,84	1,68	1,02	2,26	12,12	—	= = 198d	2,88	= = 126d	3,00	- c

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) B. **Durchschnitts-**

A. Deutsche Eisenbahnen.

Durchschnittlich haben durchfahren:

Nr.	II. Privatbahnen (Forts.)	190 a. jede Person in der I. Klasse (Meilen)	190 b. II. Klasse	190 c. III. Klasse	190 d. IV. Klasse	190 e. jeder Militair ꝛc. (Meilen)	191 jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	192 a. jeder Zoll-Centner Eilgut (Meilen)	192 b. Postgut	192 c. Frachtgut d. Normal-Klasse (und sperr. Gut) (Meilen)	192 d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	192 e. Kohlen und Coaks (Meilen)	192 f. Betriebsdienst- und Baugut	193 jeder Z.-Centner Gut (Kol. 178) überhaupt (Meilen)
41	Niederschlesische Zweigbahn	6,16	5,59	4,44	4,40	8,02	5,93	8,03	6,45	6,53	6,42	4,00	5,42	5,82
42	Nordhausen-Erfurter	4,92	4,42	3,21	—	5,82	3,81	5,90	6,33	6,74	6,11	4,55	—	5,77
43	Oberhessische	3,89	3,48	2,60	—	4,37	2,76	6,94	6,64	6,78	4,77	8,12	7,24	5,63
44	Ostpreußische Südbahn	6,94	6,04	4,40	4,72	8,85	5,29	9,24	8,23	9,66	10,75	7,46	10,10	10,47
45	Pfälzische Eisenbahnen	5,51	4,07	2,76	—	—	2,98	7,89	—	8,07	8,37	14,27	—	10,93
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	8,12	6,06	5,02	3,92	6,62	4,62	12,38	7,08	17,55	11,82	14,80	12,68	12,77
47	Rheinische	7,72	5,11	2,98	2,29	18,16	5,03	12,01	8,43	12,81	11,50	9,28	10,97	10,24
48	Taunus-E.	3,69	2,71	2,06	—	—	2,34	4,45	—	4,50	3,69	s. K. 192d	—	3,84
49	a. Thüringische	16,46	8,48	4,25	2,73	15,91	7,31	13,62	7,28	14,84	14,42	8,57	11,62	13,09
	b. Werra-E.	8,61	5,44	3,28	—	8,52	4,32	12,07	—	13,24	11,27	s. K. 192d	—	11,52
50	Tilsit-Insterburger	6,50	6,44	5,90	4,88	6,55	5,57	6,88	6,52	6,67	5,95	6,98	1,16	6,25
	B. Oesterreichische Bahnen.													
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	13,28	10,31	9,28	8,11	17,82	9,41	12,25	—	s. K. 192d	18,05	s. K. 192d	12,44	18,08
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	9,96	8,29	7,42	5,75	6,17	6,88	8,46	—	„ „ 192d	10,10	„ „ 192d	10,07	8,50
52	Alföld-Fiumaner	7,12	5,55	6,26	4,16	8,14	4,82	8,48	—	7,70	5,52	8,82	6,69	5,97
53	Arad-Temesvarer	6,13	6,57	5,82	5,62	4,45	5,83	7,45	—	5,79	5,79	5,79	4,61	5,79
54	Aussig-Teplitzer	2,49	2,28	2,07	—	3,77	2,12	4,56	—	2,40	1,09	2,98	2,60	2,79
55	Böhmische Nordbahn	4,81	4,01	3,23	3,04	5,43	3,21	7,16	—	7,36	s. K. 192e	6,81	6,39	6,93
56	Böhmische Westbahn	16,80	10,34	6,12	—	10,62	6,92	16,50	—	13,20	„ „ 192e	8,99	5,98	11,11
57	Buschtěhrader	7,21	6,61	3,08	2,72	10,70	3,38	7,86	—	5,25	4,19	4,14	1,34	4,06
58	Dux-Bodenbacher	2,84	2,29	2,07	2,64	1,67	2,21	4,06	—	3,43	2,67	6,24	2,61	5,97
59	Fünfkirchen-Barcs'er	3,88	3,14	3,28	2,78	4,24	3,18	5,85	—	s. K. 192d	5,68	7,57	5,22	6,15
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	22,29	16,58	14,56	—	29,51	15,75	11,62	—	„ „ 192d	28,58	s. K. 192d	32,68	28,45
61	Graz-Köflacher	4,70	2,81	2,72	—	3,26	2,75	2,01	—	2,69	4,99	4,95	1,48	4,14
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	17,01	12,10	7,03	9,43	9,12	8,65	19,77	—	21,94	11,94	25,88	14,71	20,54
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	5,72	6,45	4,90	—	4,04	4,66	7,49	—	9,04	6,49	8,22	8,80	7,77
	c. Ostrau-Friedlander	1,98	2,36	2,16	2,29	2,89	2,22	2,98	—	2,84	—	2,41	2,90	2,69
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	8,78	5,58	5,13	10,51	17,58	7,89	15,35	—	21,65	20,48	23,17	21,92	21,16
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	27,06	17,77	6,12	—	4,42	6,22	20,45	—	16,06	26,87	8,87	11,97	23,65
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	7,82	5,83	3,46	—	3,46	3,86	6,85	—	4,62	7,49	7,20	4,58	7,36
	Kaiserin Elisabeth c. Budw.-Summerau	—	5,35	4,88	—	5,86	5,11	—	—	6,27	6,34	6,56	6,17	6,35
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmunden	3,96	3,72	3,08	—	3,07	3,28	3,88	—	3,82	3,78	3,68	3,97	3,77
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	8,17	5,89	—	7,77	6,25	—	—	6,40	8,13	5,48	6,23	7,36
65	Kaschau-Oderberger	4,41	4,22	4,00	4,49	6,40	4,39	5,10	—	s. K. 192d	3,77	s. K. 192d	4,77	3,80
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	4,94	5,06	4,99	4,95	3,29	4,94	5,52	—	6,19	6,24	6,30	6,88	6,30
67	a. Lemberg-Czernowitzer	15,09	14,60	9,66	—	18,90	10,67	23,31	—	s. K. 192d	21,59	6,20	17,09	21,59*
	b. Czernowitz-Suczawaer	7,89	8,26	7,72	—	10,87	7,94	11,37	—	9,65	10,05	11,50	11,50	10,05*
	c. Rumänische Linie	12,48	11.54	7,66	—	22,18	8,82	13,56	—	15,89	14,46	4,02	16,70	14,46*
68	Mohacs-Fünfkirchener	5,40	5,10	4,60	4,01	4,96	4,26	5,06	—	s. K. 192d	4,41	7,12	2,28	6,47
69	Oesterreichische Nordwestbahn	6,74	5,78	5,42	5,91	14,59	5,86	12,47	—	„ „ 199d	9,84	s. K. 192d	11,79	9,85
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	19,75	12,12	7,15	—	17,91	8,87	25,30	—	24,51	s. K. 192e	7,92	15,24	22,14
	b. Brünn-Rossitzer	1,67	1,79	2,12	—	1,51	2,01	1,51	—	1,89	„ „ 192e	s. K. 192e	1,57	1,88
71	1 Siebenbürger	10,73	8,22	6,72	6,20	21,25	7,28	14,98	—	18,91	15,39	29,42	9,99	20,42
72	Südbahn und Tiroler	16,22	7,71	5,15	—	21,93	6,21	29,68	—	20,60	27,37	s. K. 192d	—	27,05
73	Süd-Norddeutsche	7,99	5,70	4,97	3,56	5,85	4,26	10,26	—	s. K. 192d	10,74	„ „ 199d	13,93	10,73
74	Theiß-Bahn	15,17	10,72	9,09	9,15	16,72	9,88	19,09	—	13,29	13,29	13,29	10,73	13,21
75	Turnau-Kralup-Prager	7,10	5,93	4,82	3,90	6,15	4,45	5,54	—	6,25	s. K. 192e	s. K. 192e	11,79	6,25
76	Ungarische Nordost-E.	8,76	7,62	6,47	5,87	9,19	6,37	9,0	—	8,15	7,75	8,95	9,20	7,92
77	Ungarische Ostbahn	15,14	10,16	9,74	7,66	14,04	8,47	13,15	—	14,47	9,29	16,32	12,40	11,08
78	Ungarische Westbahn	5,87	5,09	4,98	2,76	7,11	4,31	6,02	—	10,07	3,48	7,82	9,12	5,08
	C. Fremdländische Bahnen.													
79	Niederländische Staats-E.	6,52	5,38	4,11	—	—	4,41	—	—	—	—	—	—	7,28
80	Grand Central Belge	6,01	4,23	2,24	—	2,41	2,86	—	—	—	—	—	—	—
81	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82	Niederländische Central-E.	6,25	5.18	3,67	—	6,21	4,27	7,60	8,93	3,55	4,51	3,82	—	4,74
83	Niederländische Rhein-E.	8,62	7,80	4,99	—	4,68	5,40	—	—	—	—	—	—	—
84	a. Warschau-Wiener	17,78	10,95	9,28	8,63	15,61	9,74	11,28	—	16,99	12,53	36,29	—	22,62
	b. Warschau-Bromberger	8,78	7,62	6,28	6,65	7,87	6,94	10,85	—	15,88	12,0	11,98	—	12,13

194		195		196				197		198					199	

Güter=Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich: a. beim Personen-Verkehre (Personenmeilen)	b. beim Güter-Verkehre (Centnermeilen)	Uebersichtliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der Frequenz (b. eins. Bahn gegen einand.): a. Personen-	b. Güter-	Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile: für jede Person in der Klasse (Sgr.): a. I.	b. II.	c. III.	d. IV.	e. für jeden Militair rc. (Sgr.)	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse) (Sgr.)	für jeden Zoll-Centner (Pfge.): a. Eilgut	b. Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 178) überhaupt (Pfge.)	
218 890	2 276 875	21,9	228	7,05	4,66	3,06	1,82	1,10	1,74	9,86	12,05	6,73	3,12	1,00	3,15	41
79 488	873 907	7,9	87	6,29	4,07	2,75	—	1,74	2,80	12,10	12,10	6,80	3,41	1,13	3,30	42
45 066	465 971	4,5	47	6,01	4,28	2,85	—	1,94	2,93	11,74	11,37	6,30	3,05	1,33	2,68	43
93 678	1 745 623	9,4	175	6,00	4,34	2,93	1,42	1,08	2,07	7,62	11,85	6,00	2,52	1,75	2,68	44
178 528	11 523 551	17,9	1152	6,53	4,22	1,78	—	—	2,37	7,32	—	5,0	1,63	1,27	1,61	45
87 521	4 810 515	8,8	481	6,41	4,25	2,83	2,00	1,08	2,41	10,49	10,45	5,43	2,53	1,69	2,02	46
353 861	8 995 219	35,4	900	6,71	3,63	2,31	1,22	1,41	2,71	10,88	14,51	4,78	2,29	1,66	2,17	47
520 260	2 554 940	52,0	255	5,90	3,81	2,35	—	—	3,10	11,88	—	5,61	2,94	in Kol. 198d	3,26	48
435 205	7 510 256	43,5	751	6,63	4,37	2,49	1,56	1,18	2,29	10,36	8,10	5,28	2,39	1,51	2,64	49a
97 050	2 829 489	9,7	283	7,86	4,21	3,05	—	1,23	2,99	10,35	—	in Kol. 198d	2,85	in Kol. 198d	3,09	- b
81 574	722 219	8,2	72	6,18	4,69	3,14	1,53	1,12	2,21	10,17	13,46	8,81	3,27	1,61	2,70	50
155 244	6 942 945	15,5	694	7,14	5,21	3,26	1,98	1,38	3,02	21,35	—	5,28	2,30	2,01	2,32	51a
54 738	754 265	5,5	75	7,16	5,34	3,31	1,99	1,41	3,11	21,17	—	5,29	2,28	2,12	2,34	- b
76 773	781 549	7,7	78	7,67	5,76	3,85	1,92	1,04	3,06	16,91	—	6,46	4,02	in Kol. 198d	4,57	52
50 285	876 961	5,0	88	8,31	6,14	4,55	2,15	1,73	4,03	27,25	—	5,53	3,21	3,59	3,45	53
135 603	10 221 909	13,6	1022	7,52	5,92	3,95	—	1,29	4,32	22,0	—	11,0	—	2,64	3,28	54
77 637	2 265 649	7,8	227	7,20	4,96	3,42	2,40	1,20	3,11	18,16	—	4,84	in Kol. 198c	3,97	4,13	55
115 965	7 121 857	11,6	712	7,60	5,46	3,76	—	1,84	4,10	14,25	—	3,60	„ „ 198c	2,96	3,34	56
88 369*	3 689 824	8,8	369	6,12	5,58	3,18	1,80	1,38	3,21	13,15	—	4,54	3,03	3,92	4,05	57
8069	196 240	0,8	20	6,90	4,77	2,87	2,14	1,53	2,90	21,27	—	9,30	5,41	2,36	3,67	58
75 050	1 714 655	7,5	171	8,77	6,60	4,39	2,21	1,49	3,25	26,66	—	in Kol. 198d	4,56	2,53	4,04	59
148 424	4 499 099	14,8	450	8,18	6,36	2,28	—	1,48	2,79	21,22	—	„ „ 198d	4,52	in Kol. 198d	4,56	60
80 834	6 680 959	8,1	668	7,61	5,61	3,67	—	2,33	3,74	57,05	—	8,45	5,38	4,41	4,96	61
275 902	19 315 381	27,6	1932	7,18	5,57	3,44	2,34	1,65	3,56	10,55	—	3,53	3,87	2,03	2,74	62a
85 987	2 740 024	8,6	274	8,63	6,44	4,15	—	2,80	3,95	22,23	—	4,60	3,49	2,64	3,28	- b
36 768	1 036 344	3,7	104	6,22	5,97	3,56	2,02	1,06	3,64	35,63	—	8,48	—	9,02	8,70	- c
188 278	2 363 697	18,8	236	8,01	5,52	3,77	2,15	1,45	2,84	16,32	—	4,09	3,07	1,66	3,27	63
272 383	10 808 784	27,2	1081	9,02	6,89	4,25	—	2,49	4,32	8,56	—	5,23	2,33	1,81	2,47	64a
49 217	2 674 837	4,9	267	8,68	6,19	4,26	—	2,36	3,79	9,43	—	5,32	2,91	2,18	2,99	- b
14 256	413 318	1,4	41	—	5,31	3,65	—	1,82	3,48	—	—	5,36	3,40	3,13	4,36	- c
76 448	2 040 135	7,6	204	10,03	7,19	4,31	—	2,53	4,81	16,77	—	10,30	6,49	2,90	5,70	- d
9749	594 242	1,0	59	—	5,42	3,56	—	1,74	3,54	—	—	10,44	5,34	3,50	7,35	- e
62 307	1 261 244	6,2	126	7,80	6,00	4,0	2,20	1,0	3,18	27,60	—	in Kol. 198d	4,80	in Kol. 198d	4,84	65
80 270	1 130 524	8,0	113	11,90	6,45	3,06	1,96	3,0	2,55	22,67	—	6,41	2,74	2,55	3,35	66
81 960	1 842 951	8,2	184	8,62	6,66	3,43	—	1,51	3,73	20,61	—	in Kol. 198d	3,35	1,78	3,42	67a
53 249	717 974	5,3	72	8,62	6,68	3,45	—	1,57	4,01	20,62	—	4,47	2,87	1,34	3,64	- b
67 073	795 183	6,7	80	7,10	5,28	3,47	—	1,30	4,17	19,99	—	in Kol. 198d	2,80	in Kol. 198d	2,87	- c
90 944	6 218 648	9,1	622	7,24	5,47	3,68	1,83	1,54	2,66	21,72	—	„ „ 198d	3,74	3,65	3,73	68
50 885	1 316 843	5,1	131	6,0	4,80	2,80	1,60	1,60	3,44	17,97	—	„ „ 198d	4,08	in Kol. 198d	4,19	69
188 463	11 352 232	18,8	1135	8,75	5,92	3,55	—	1,46	4,12	15,11	—	3,26	in Kol. 198c	2,45	2,97	70a
121 897*	8 891 468	12,2	889	6,80	3,96	2,68	—	1,19	2,90	14,95	—	4,22	„ „ 198c	in Kol. 198c	4,36	- b
67 541	2 644 600	6,8	264	8,55	6,39	4,41	2,10	1,50	3,00	26,84	—	6,84	2,28	1,80	2,42	71
160 380	7 703 172	16,0	770	9,06	5,66	3,42	—	1,52	3,94	10,33	—	6,42	2,66	in Kol. 198d	2,97	72
88 241	5 456 305	8,8	546	9,09	6,73	3,91	2,60	1,52	3,50	15,61	—	in Kol. 198d	3,36	„ „ 198d	3,41	73
137 198	3 445 299	13,7	345	7,16	6,56	4,01	2,28	1,34	3,57	17,19	—	4,33	3,33	2,40	4,01	74
119 373	4 013 470	11,9	401	7,30	5,40	3,60	2,40	1,20	3,36	24,00	—	3,78	in Kol. 198c	in Kol. 198c	3,88	75
29 875	299 227	3,0	40	10,45	6,61	5,19	2,74	0,81	4,03	16,75	—	6,25	2,97	3,44	4,33	76
75 091	952 761	7,5	95	8,30	6,10	4,28	2,16	1,58	2,86	27,76	—	5,88	3,68	1,80	4,59	77
15 089	183 257	1,5	18	9,49	6,28	4,02	2,12	1,36	3,36	20,25	—	—	—	—	4,12	78
102 653	1 418 605	10,2	142	5,83	4,57	2,58	—	—	3,17	—	—	—	—	—	2,26	79
134 564*	—	13,5	—	—	—	—	—	—	2,63	—	—	—	—	—	—	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81
122 400	219 687	12,2	22	6,44	4,57	2,71	—	1,59	3,34	6,86	27,31	7,34	5,42	2,24	7,15	82
370 987	nicht notirt	37,1	—	6,45	4,84	3,22	—	3,40	3,89	—	—	—	—	—	—	83
231 457	8 944 343	23,1	894	6,25	4,67	2.70	1,80	0,41	2,61	20,96	—	8,18	2,72	1,12	1,84	84a
115 793	3 631 405	11,6	363	6,23	4,67	2,70	1,80	0,41	2,75	20,98	—	7,19	2,57	0,72	2,33	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	200	201	202	203	204
	III. Depeschen-Verkehr.				
	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat- Depeschen.	Gebührenfrei beförderte Staats- Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
I. Staatsbahnen.	Anzahl.	Anzahl.		Thlr.	
1 Badische	—*	—	—	—	—
2 Bayerische	265	40 656	—	13 100	—
3 Friedrich-Franz-E.	7	2933	71	1165	899
4 Main-Neckar-E.	16	11 902	—	1379	1408
5 Oldenburgische	18	6019	219	—	791
6 Bebra-Hanauer	17*	17 784	1082	3881	1265
7 Hannoversche	82	54 724	7188	23 789	12 798
8 Main-Weser-B.	25	47 231	4301	6130	4294
9 Nassauische	40	55 238	3558	12 192	8271
10 Niederschl.-Märk.-u.Schles.Geb.	51	60 898	2955	14 446	8670
11 Preuß. Ostbahn	85	63 853	4691	15 473	9663
12 Saarbrücker	24	17 206	684	4129	2365
13 Westfälische	37	24 862	1173	5651	3602
14 Sächsische Staats-E.	82	75 747	1800	25 401	8201
15 Württembergische	—*	—	—	—	—
II. Privatbahnen					
a) unter Staatsverwaltung.					
16 a. Bergisch-Märkische	115	111 128	1900	22 998	16 590
b. Hessische Nordbahn	19	11 192	757	2270	1739
17 a. Oberschlesische	21	31 198	805	7284	4245
b. Breslau-Posen-Glogauer	15	20 744	554	5229	3118
c. Stargard-Posener	10	8813	180	2064	1161
d. Neisse-Brieger	3	456	21	88	68
e. Wilhelms-Bahn	18	11 466	145	2297	1846
18 Rhein-Nahe-E.	18	12 544	641	2870	1783
19 a. Gößnitz-Geraer	3	1170	11	281	98
b. Greiz-Brunner	1	32	—	17	1
c. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.					
20 a. Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
b. Schleswigsche	—*	—	—	—	—
21 Bayerische Ostbahnen	90	20 986	525	6479	3479
22 Berlin-Anhaltische	33	40 080	3668	10 775	5006
23 Berlin-Görlitzer	14	29 271	1270	2710	1937
24 Berlin-Hamburger	26	37 830	1880	11 937	4908
25 Berlin-Potsdam-Magdeburger	11	16 406	2066	4757	1736
26 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	20	25 832	1944	6336	3938
b. Starg.-Cösl.-Colb.	13	4937	171	1360	845
c. Cöslin-Danziger	17	6351	140	1776	1104
d. Vorpommersche	19	10 134	346	2713	1686
27 Braunschweigische	27	41 615	—	—	8131
28 Breslau-Schweidnitz-Freiburger	31	14 740	335	3947	2967
29 Frankfurt-Hanauer	8	1944	nicht notirt	nicht notirt	203
30 Glückstadt-Elmshorner	—*	—	—	—	—
31 Hessische Ludwigs-E.	66	17 433	—	2448	2448
32 Homburger	—	—	—	—	—
33 Kirchheimer	—	—	—	—	—
34 Köln-Mindener	70*	77 742	2422	15 516	11 897
35 a. Leipzig-Dresdener	15	21 614	676	5356	4104
b. Cottbus-Großenhainer	6	2195	42	628	558
36 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—
37 Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	10	4347	286	924	482
38 Märkisch-Posener	21	33 092	324	3229	2417
39 a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz.	18	13 440	117	2405	2312
b. Halle-Kasseler	17	15 545	572	2675	2151
40 a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.					
b. Berlin-Hannoversche	4[illegible]	30 708	792	5385	4132
c. Aschersleben-Könnern					

A. Deutsche Eisenbahnen.	200	201	202	203	204
	III. Depeschen-Verkehr.				
	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats-	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
		Depeschen.			
II. Privatbahnen (Fortf.)	Anzahl.	Anzahl.		Thlr.	
41 Niederschlesische Zweigbahn	8	5506	584	1184	590
42 Nordhausen-Erfurter	12	4852	41	837	724
43 Oberhessische	17	3278	91	608	489
44 Ostpreußische Südbahn	22	9491	481	2033	1648
45 Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	22	16 891	491	3593	2790
47 Rheinische	97	125 480	2915	33 630	16 952
48 Taunus-E.	9	5132	294	794	794
49 a. Thüringische	34	29 020	1524	6343	3892
b. Werra-E.	18	16 396	—	3688	2663
50 Tilsit-Insterburger	4	1378	71	254	184
B. Oesterreichische Bahnen.					
51 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie					
b. südliche Linie	42	38 790	159	6506	5284
52 Alföld-Fiumaner	30	36 066	83	6336	3536
53 Arad-Temesvarer	5	2216	—	388	275
54 Aussig-Teplitzer	14	9379	—	1725	1356*
55 Böhmische Nordbahn	24	5132	—	1570	1444
56 Böhmische Westbahn	19	22 954	77*	4618	3592
57 Buschtěhrader	38	10 943	—	3883	2910
58 Dux-Bodenbacher	11	385	—	—	50
59 Fünfkirchen-Barcs'er	4	1301	—	471	289
60 Galizische Carl-Ludwig-Bahn	41	41 780	114	7559	5029
61 Graz-Köflacher	10	3978	—	709	428
62 a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	49	44 566	—	8147	6219
b. Mährisch-Schlesische Nordb.	14	8801	—	1488	1207
c. Ostrau-Friedlander	—	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	2922
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn					
b. Neumarkt-Braunau	65	50 266	—	11 406	6936
c. Budw.-Summerau					
d. Lambach-Gmunden	2	413	—	78	56
e. Pferdebahn	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	26	2145	32	815	634
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	53	14 498	119	4836	3897
67 a. Lemberg-Czernowitzer	18	16 342	103	2965	2193
b. Czernowitz-Suczawaer	7	6575	2	1623	793
c. Rumänische Linie	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	6	2622	1	983	602
69 Oesterreichische Nordwestbahn	37	7693	59	2082	1556
70 a. Oesterreichische Staats-E.-G.	—	—	—	—	—
b. Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—
71 I. Siebenbürger	20	11 691	—	3674	3151
72 Südbahn und Tiroler	224	84 929	—	32 643	23 376
73 Süd-Norddeutsche	20	24 065	533	4541	3379
74 Theiß-Bahn	36	53 845	—	9845	7198
75 Turnau-Kralup-Prager	17	8446	—	2666	2358
76 Ungarische Nordost-E.	—	—	—	—	—
77 Ungarische Ostbahn	18	4014	—	1600	1047
78 Ungarische Westbahn	9	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.					
79 Niederländische Staats-E.	70	71 326	—	—	9510
80 Grand Central Belge	6*	2625	—	824	399
81 Lüttich-Mastrichter	6	nicht notirt	—	—	—
82 Niederländische Central-E.	11	9115	—	1429	1118
83 Niederländische Rhein-E.	21	34 633	—	6720	5891
84 a. Warschau-Wiener	25	11 889	541	17 324	6882
b. Warschau-Bromberger	8	5262	476	4987	1858

IV. Finanz=

A. Deutsche Eisenbahnen.

		205 a.	205 b.	205 c.	205 d.	205 e.	206	207 a.	207 b.	208	209
		A. Einnahmen.									
		Für Personen					Zusammen für Personen-Beförderung.	Davon kommen		Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
		in der I. Klasse	in der II. Klasse	in der III. Klasse	in der IV. Klasse	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen ꝛc.)		auf den Binnen-Verkehr.	auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.		
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	219 138	919 483	1 629 791	—	681 972	3 450 384	2 021 854	1 428 530	230 804	3790
2	Bayerische	396 475	1 753 856	2 356 436	—	135 068*	4 641 835	3 290 376	1 351 460	234 735	s. R. 219b
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	502 264	353 840	148 424	17 430	„ „ 219b
4	Main-Neckar-E.	78 087	280 663	208 369	—	503 693	1 070 812	1 070 812	s. R. 207a	70 657	557
5	Oldenburgische	2667	64 781	131 953	—	21 661	221 062	184 055	37 007	10 251	120
6	Bebra-Hanauer	42 508	208 340	128 725	20 709	221 015	621 297	315 061	306 236	20 074	655
7	Hannoversche	161 105	1 000 821	1 040 697	265 476	476 184	2 944 283	1 692 556	1 251 727	151 200*	2334
8	Main-Weser-B.	46 004	274 690	323 682	3302	324 140	971 818	502 257	469 561	58 567	935
9	Nassauische	43 268	140 071	185 557	9562	53 174	431 632	243 022	188 610	20 022	382
10	Niederschl.-Märk.-u.Schles.Geb.	87 826	591 050	588 306	477 171	251 130	1 995 483	1 423 769	571 714	54 405*	1930
11	Preuß. Ostbahn	225 115	1 019 823	737 235	560 599	560 202	3 102 974	2 466 672	636 302	171 326	3000
12	Saarbrücker	13 064	137 802	169 504	5033	101 936	427 339	222 081	205 258	14 255	350
13	Westfälische	21 340	171 963	281 537	100 663	87 057	662 560	387 796	274 764	17 111	1086
14	Sächsische Staats-E.	89 155	947 499	1 520 091	7205	57 809*	2 621 759	2 100 276	521 483	79 603	2093
15	Württembergische	s. R. 205c	s. R. 205c	1 865 529	—	289 007	2 154 536	1 927 708	226 828	92 124	3857
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	54 920	611 955	1 226 125	281 651	142 570	2 317 221	2 065 819	251 402	35 800	1899
	b. Hessische Nordbahn	14 617	112 114	107 906	37 227	60 603	332 467	168 266	164 201	10 058	299
17	a. Oberschlesische	26 736	219 956	232 597	183 850	61 825	724 964	503 276	221 688	19 201	521
	b. Breslau-Posen-Glogauer	10 025	96 910	162 635	78 417	80 430	428 417	327 692	100 725	9937	454
	c. Stargard-Posener	5324	59 231	84 063	45 897	36 539	231 054	90 596	140 458	6259	321
	d. Neisse-Brieger	1318	14 386	22 373	21 851	18 627	78 555	34 417	44 138	1723	65
	e. Wilhelms-Bahn	5015	35 624	47 759	53 456	7401	149 255	100 025	49 230	3768	116
18	Rhein-Nahe-E.	20 966	136 044	117 925	4021	302 233	581 189	121 022	460 167	30 702	286
19	a. Gößnitz-Geraer	369	11 071	35 355	—	1334*	48 129	17 364	30 765	894	38
	b. Greiz-Brunner	67	2821	7867	—	272*	11 027	2776	8251	469	25
	c. Zittau-Reichenberger	199	9073	34 079	—	97	43 448	32 408	11 040	577	39
	b) in Privatverwaltung.										
20	a. Altona-Kieler	15 106	173 605	419 817	—	56 593*	665 121	386 918	278 203	14 801	411
	b. Schleswigsche	4389	57 806	185 360	—	11 091*	258 646	136 872	121 774	8019	189
21	Bayerische Ostbahnen	101 430	484 400	617 614	—	78 782	1 282 226	1 282 226	s. R. 207a	50 127	s. R. 219
22	Berlin-Anhaltische	101 292	681 110	541 816	78 213	386 737	1 789 168	1 166 368	622 800	50 157	1952
23	Berlin-Görlitzer	5926	59 816	129 144	83 683	43 234*	321 803	309 986	11 817	5777	506
24	Berlin-Hamburger	60 677	412 736	378 523	221 112	60 492	1 133 540	917 974	215 566	33 200	s. R. 219b
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	81 501	456 960	379 518	171 253	282 773	1 372 005	916 664	455 341	28 707	1176
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	16 478	287 427	296 340	254 183	298 736	1 153 164	795 738	357 426	19 704	1508
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	2361	66 312	88 688	66 985	116 424	340 770	118 750	222 020	6561	587
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	963	42 607	86 157	40 092	51 822	221 641	136 511	85 130	4383	291
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	6514	96 035	146 150	77 004	91 148	416 851	233 590	183 261	9159	626
27	Braunschweigische	s. R. 205c	s. R. 205c	829 431	s. R. 205c	326 532	1 155 963	301 686	854 277	30 957	s. R. 219b
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	7631	98 839	223 941	99 539	48 045	477 995	387 454	90 541	10 774	413
29	Frankfurt-Hanauer	19 569	119 935	74 139	—	92 292*	305 935	115 832	190 103	12 239	153
30	Glückstadt-Elmshorner	427	8761	32 342	—	1000	42 530	15 934	26 596	1240	18
31	Hessische Ludwigs-E.	120 726	375 214	435 029	—	293 275	1 224 244	672 069	552 175	80 102*	839
32	Homburger	29 828	63 626	62 138	—	1528	157 120	147 847	9273	6996	83
33	Kirchheimer	s. R. 205c	s. R. 205c	11 540	—	61	11 601	11 601	s. R. 207a	[illegible] 301	12
34	Köln-Mindener	163 259	687 550	448 998	493 256	796 033	2 589 096	1 946 631	642 465	124 526	1834
35	a. Leipzig-Dresdener	35 740	370 437	562 882	175 598*	39 607	1 184 264	719 369	464 895	25 704	880
	b. Cottbus-Großenhainer	481	7272	25 371	9501	760	43 385	23 065	20 320	667	49
36	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	626	19 175	43 218	—	192	63 211	63 211	—	—	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	5584	71 795	125 872	17 508	17 405	238 164	166 943	71 221	7305	195
38	Märkisch-Posener	3093	41 128	97 747	48 037	19 945	209 950	147 916	62 034	4880	452
39	a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz.	19 749	194 199	309 444	90 359	122 665	736 416	478 573	257 843	15 643	444
	b. Halle-Kasseler	1626	42 501	114 490	101 114	133 410	393 141	191 164	201 977	4229	256
40	a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.	29 020	237 761	299 182	175 255	145 563	886 781	495 646	391 135	18 401	988
	b. Berlin-Hannoversche	1338	20 084	47 220	36 150	6263	111 055	105 553	5502	1430	299
	c. Aschersleben-Könnern	10	322	1036	318	37	[illegible]	[illegible]	—	20	4

210	211		212		213	214		215		216		217	

Ergebnisse.

(Fortſ.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 684 978	28 735	3815	157 049	284 239	123 743*	s. R. 215a	s. R. 215b	1 484 713	2 926 202	s. R. 215a	s. R. 215b	—	1
4 876 571	19 079	2533	s. R. 215a	s. R. 215b	—	„ „ 215a	„ „ 215b	2 609 525	7 142 539	„ „ 215a	„ „ 215b	—	2
519 694	12 208	1621	11 884	18 793	1527*	138 411	250 412	s. R. 214a	s. R. 214b	„ „ 214a	„ „ 214b	—	3
1 142 026	98 196	13 037	s. R. 215a	s. R. 215a	34 815	s. R. 215a	s. R. 215a	598 261*	„ „ 215a	„ „ 215a	„ „ 215a	—	4
231 433	11 295	1499	7913	9877	1704	6284	17 079	86 560	71 516	1096	3973	5273	5
642 026	33 439	4440	2353	85 178	520	2946	137 270	26 625	296 399	s. R. 215a	s. R. 215b	1973	6
3 097 817	27 896	3692	132 031	413 065	23 782	187 470	616 770	1 095 649	2 851 670	183 672	713 142	47 485	7
1 026 320	38 831	5155	25 379	164 795	29 924	22 707	166 258	134 577	747 356	114 236	s. R. 216a	—	8
452 036	16 390	2176	5236	28 310	288	28 752	51 874	354 307	176 586	11 804	78 170	9	9
2 051 818	27 365	3633	87 448	185 701	3418	165 483	474 250	600 378	2 523 339	893 513	2 203 652	3441	10
3 277 300	23 873	3170	265 534	146 189	8670	602 777	328 350	1 429 160	1 313 844	79 609	24 542	78 389	11
441 944	20 153	2676	6954	31 205	554	2971	29 595	91 769	497 468	330 233	424 707	3328	12
680 757	13 127	1743	9674	124 317	1665	32 536	196 573	179 468	1 555 129	7296	693 514	—	13
2 703 455	23 723	3150	218 130	365 757	4659	304 457	609 679	2 944 591	3 236 888	s. R. 215a	s. R. 215b	35‚531	14
2 250 517	15 893	2110	s. R. 214a	s. R. 214b	55 696	1 685 041	1 479 993	s. R. 214a	s. R. 214b	„ „ 214a	„ „ 214b	—	15
2 354 920	26 004*	3452	128 148	186 902	30 349	138 305	238 254	2 353 328	1 801 152	2 126 180	987 096	37 827	16a
342 824	17 297	2296	5106	90 961	1920	15 809	122 175	41 361	799 801	s. R. 215a	s. R. 215b	—	- b
744 686	23 708*	3148	10 850	33 690	1326	38 823	151 267	465 086	1 333 512	930 317	2 017 738	15 242	17a
438 808	15 762	2092	11 123	15 388	909	32 918	55 589	141 818	494 848	20	340 600	9828	- b
237 634	10 501	1394	1654	20 230	2383	4956	56 934	22 927	503 140	3	95 946	5672	- c
80 343	13 005	1727	128	3380	206	488	8302	8040	40 763	—	48 365	46	- d
153 139	6791*	901	799	7611	1323	4213	27 160	67 563	251 423	190 333	360 946	3008	- e
612 177	37 953	5040	6039	52 665	1799	1260	41 544	43 730	432 235	—	162 680	6	18
49 061	10 642	1413	474	7616	—	668	20 409	3811	98 964	s. R. 215a	s. R. 215b	—	19a
11 521	7385	981	6	3347	—	15	2765	117	15 676	„ „ 215a	„ „ 215b	—	- b
44 064	12 412	1648	1408	2703	—	2502	8853	24 317	72 141	„ „ 215a	„ „ 215b	—	- c
680 333	21 128	2805	33 608*	30 071*	14 670	175 256*	155 046*	152 870	70 425	„ „ 215a	„ „ 215b	—	20a
266 854	8749	1162	3448*	16 291*	12 327	29 000*	89 507*	35 655	49 244	„ „ 215a	„ „ 215b	—	- b
1 332 353	16 288	2162	s. R. 215a	s. R. 215a	s. R. 215a	s. R. 215a	s. R. 215a	3 737 516	s. R. 215a	„ „ 215a	„ „ 215a	—	21
1 841 277	37 468	4975	92 784	223 742	9825	134 696	315 097	442 294	812 150	140 931	113 233	—	22
328 086	11 887	1578	27 753	13 658	2158	73 696	36 458	304 104	159 079	30 977	52‚349	—	23
1 166 740	29 374	3900	111 080	192 792	22 899	462 215	796 390	235 029	869 001	18 268	34 128	—	24
1 401 888	71 744	9525	40 964	164 525	8301	234 819	1 128 673	86 049	337 561	3265	39 761	—	25
1 174 376	39 702	5271	33 656	41 553	8276	93 669	123 360	352 079	596 204	6492	13 199	16 825	26a
347 918	15 226	2021	1300	11 801	3364	3406	41 518	24 400	137 902	3975	2515	11 116	- b
226 315	8648	1148	930	4166	536	4654	14 724	37 975	35 906	1839	918	3807	- c
426 636	14 006	1860	8638	17 028	3376	10 353	38 437	73 944	100 977	8851	5810	6796	- d
1 186 920	32 044*	4254*	10 408	193 604	9391	s. R. 215a	s. R. 215b	2‑3 743	2 454 416	s. R. 215a	s. R. 215b	—	27
489 182	21 455	2849	11 777	10 955	1019	33 148	30 157	221 121	185 630	432 382	141 770	7500	28
318 327	58 302	7740	2569	28 954	6158	5857	39 463	18 870	208 308	s. R. 215a	s. R. 215b	—	29
43 788	9731	1292	978	5196	1485	2924	25 281	9296	29 278	„ „ 215a	„ „ 215b	—	30
1 305 185	28 888	3835	52 664	119 477	46 226	22 244	148 835	185 138	955 354	12 653	187 357	6802	31
164 199	68 132	9046	1401	168	120	4429	396	8996	840	s. R. 215a	593	—	32
11 914	13 773	1829	s. R. 215a	s. R. 215a	—	s. R. 215a	s. R. 215a	10 404	s. R. 215a	„ „ 215a	s. R. 215a	—	33
2 715 456	38 291	5084	69 468	363 567	8435	91 141	356 760	1 454 900	2 302 869	1 313 995	1 601 792	134 047	34
1 210 848	40 321	5353	47 518	121 534	17 661	65 086	254 617	256 512	1 052 233	78 743	201 704	10 415*	35a
44 101	4160	552	708	9988	108	942	19 165	16 999	44 573	14 716	7304	—	- b
63 211	79 014	10 483	—	—	—	—	—	—	—	2123	—	—	36
245 664	16 655	2211	11 282	13 881	—	117 873	57 475	113 990	123 675	s. R. 215a	s. R. 215b	—	37
215 282	5972	793	6044	9004	605	25 579	21 848	61 427	63 778	11 157	10 035	—	38
752 503	38 869	5160	29 875	156 549	4688	42 849	307 281	352 365	753 164	79 535	75 287	—	39a
397 626	17 943	2382	11 812	43 842	2027	36 364	73 686	63 079	413 649	40 352	42 822	—	- b
906 170	20 755	2756	35 748	165 483	13 988	s. R. 215a	s. R. 215b	662 378	1 226 920	s. R. 215a	s. R. 215b	—	40a
112 784	4371	580	9791	9871	2960	„ „ 215a	„ „ 215b	89 542	111 563	„ „ 215a	„ „ 215b	—	- b
2247	594	79	241	1	55	„ „ 215a	„ „ 215b	5245	263	„ „ 215a	„ „ 215b	—	- c

IV. Finanz=

A. Einnahmen.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	205					206	207		208	209
		Für Personen					Zusammen für Personen-Beförderung.	Davon kommen		Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
		a. in der I. Klasse	b. in der II. Klasse	c. in der III. Klasse	d. in der IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen zc.)		a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.		
	II. Privatbahnen (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
41	Niederschlesische Zweigbahn	1225	17 057	25 633	35 350	41 312	120 577	46 057	74 520	2816	95
42	Nordhausen-Erfurter	668	16 560	46 940	—	10 220	74 388	65 154	9234	1402	86
43	Oberhessische	899	13 109	76 996	—	5027	96 031	95 895	136	1163	211
44	Ostpreußische Südbahn	2010	36 833	81 889	51 514	23 950	196 196	190 262	5934	3432	295
45	Pfälzische Eisenbahnen	12 071	207 386	378 569	—	411 929	1 039 955	498 609	541 346	28 849	694
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	5402	50 987	102 732	106 041	11 438	276 600	276 113	487	4154	184
47	Rheinische	728 300	1 046 087	1 028 474	15 393	1 028 918*	3 847 172	2 639 938	1 207 234	148 564*	2148
48	Taunus-E.	42 769	173 380	155 404	—	1100*	372 653	318 560	54 093	21 621	279
49	a. Thüringische	76 746	545 464	572 612	31 291	369 511	1 595 654	1 039 702	555 952	50 980	1253
	b. Werra-E.	6883	70 281	124 259	—	19 504	220 927	170 534	50 393	7096	i. R. 219b
50	Tilsit-Insterburger	511	9128	11 468	13 513	5147	39 767	28 225	11 542	1043	36
	B. Oesterreichische Bahnen.										
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	34 451	191 923	257 971	171 870	24 231	680 446	661 010	19 436	22 606	219
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	1917	17 771	41 127	14 665	1996	77 476	54 487	22 989	2427	48
52	Alföld-Fiumaner	6329	83 418	112 341	123 816	19 090	344 994	344 994	i. R. 207a	15 095	266
53	Arad-Temesvarer	997	15 442	34 676	9199	592	51 306	50 326	980	1235	2
54	Aussig-Teplitzer	4167	40 431	123 053	—	453	168 104	125 723	42 381	6279	i. R. 208
55	Böhmische Nordbahn	1049	20 367	81 613	51 536	245	154 810	120 998	33 812	5492*	„ „ 208
56	Böhmische Westbahn	17 962	113 276	279 705	—	8171	419 114	336 641	82 473	15 343*	„ „ 208
57	Buschtěhrader	13 194	90 868	97 554	52 424	3041	257 081	257 081	i. R. 207a	14 650	„ „ 208
58	Dux-Bodenbacher	23	859	3365	987	1	5235	5235	—	88	2
59	Fünfkirchen-Barcs'er	1572	18 347	25 604	21 676	5838	73 037	19 291	53 746	2845	42
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	51 144	275 232	619 596	—	58 384	1 004 356	781 664	222 692	59 834*	391
61	Graz-Köflacher	342	5298	46 568	—	1221	53 429	53 429	—	623	i. R. 208
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	196 316	807 443	1 047 479	286 979	185 631	2 523 848	1 746 772	777 076	120 975	826
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	4959	40 213	112 642	—	57 267	215 081	164 394	50 687	5826	26
	c. Ostrau-Friedlander	371	4671	12 878	1652	148	19 720	19 720	—	436	2
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	19 395	118 009	305 499	385 950	20 075	848 928	798 569	50 359	25 741	548
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	259 517	773 358	482 867	—	566 570	2 082 312	1 515 182	567 130	89 914	1036
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	4520	13 465	15 710	—	15 617	49 312	34 140	15 172	2125	51
	Kaiserin Elisabeth c. Budweis-Summerau	—	2065	7949	—	1184	11 198	11 198	—	321	8
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmundener	6739	19 474	10 917	—	9660	46 790	46 790	—	3517	24
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	2285	8250	—	813	11 348	11 348	—	294	1
65	Kaschau-Oderberger	2534	29 790	44 183	46 712	2480	125 699	121 755	3944	4690	50
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	5708	52 672	141 974	212 313	5454	418 121	351 118	67 003	9934	308
67	a. Lemberg-Czernowitzer	10 987	83 283	250 266	—	13 577	358 113	324 428	33 685	16 231*	111
	b. Czernowitz-Suczawaer	4184	22 915	55 740	—	1543	84 682	53 411	31 271	3521	22
	c. Rumänische Linie	28 409	79 193	122 544	—	1412	231 558	204 079	27 479	10 486*	71
68	Mohacs-Fünfkirchener	1103	16 605	18 786	24 040	4580	65 114	12 470	52 644	2114	38
69	Oesterreichische Nordwestbahn	2889*	37 410	103 275	68 112	7196	218 882	200 136	18 746	8658	557
70	a. Oesterreichische Staats-E.	432 297	2 040 657	2 800 748	—	236 326*	5 510 028	5 510 028	i. R. 207a	265 951*	i. R. 208
	b. Brünn-Rossitzer	1290	8409	24 963	—	633	35 295	35 295	„ „ 207a	1207*	„ „ 208
71	I. Siebenbürger	5398	59 934	68 595	109 035	17 250	260 212	228 241	31 971	12 855*	93
72	Südbahn und Tiroler	730 865	1 644 634	3 164 535	—	225 739	5 765 773	5 396 681*	369 092*	176 690	i. R. 208
73	Süd-Norddeutsche	6110	59 858	132 150	103 054	7830	309 002	246 500	62 502	8119	54
74	Theiß-Bahn	42 506	373 000	502 348	296 436	47 456	1 261 746	834 028	427 718	56 549*	342
75	Turnau-Kralup-Prager	3682	26 635	71 165	47 701	1475*	150 658	49 216	101 442	4695	i. R. 208
76	Ungarische Nordost-E.	2514	21 918	26 273	29 056	603	80 364	76 886	3478	1646	30
77	Ungarische Ostbahn	6098	42 059	33 291	70 875	4456	156 779	140 907	15 872	6702	57
78	Ungarische Westbahn	570	7129	9791	8533	208	26 231	26 231	i. R. 207a	737	14
	C. Fremdländische Bahnen.										
79	Niederländische Staats-E.	117 598	430 508	799 128	—	i. R. 205a–c	1 347 234	1 157 961	189 273	37 947	1689
80	Grand Central Belge	111 730	214 102	583 687	—	„ „ 205a–c	909 519	673 576	235 943	32 048	i. R. 219
81	Lüttich-Mastrichter	8079	18 574	63 808	—	553	91 014	82 193	8821	3571	12
82	Niederländische Central-E.	25 958	58 277	91 106	—	8174	183 515	109 014	74 501	5481	544
83	Niederländische Rhein-E.	174 321	344 026	258 238	—	565 426	1 342 014	1 021 093	320 921	43 310 / 11 206*	1898
84	a. Warschau-Wiener	66 995	327 294	255 653	273 549	12 422	935 913	848 610	87 303	38 140	1093
	b. Warschau-Bromberger	13 017	91 001	48 099	55 018	2488	209 623	197 874	11 749	8364	230

Ergebnisse.

(Fortſ.) A. Einnahmen.

210	211		212		213	214		215		216		217	
Zuſammen im Perſonen-Verkehre.	Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Poſtgüter.	Für Frachtgüter der Normalklaſſe (u. ſperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klaſſe (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienſt- und Baugüter.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
123 488	12 999	1726	2570	11 630	245	5686	21 080	31 639	105 605	1101	9487	—	41
75 876	7483	993	2344	1794	383	4258	3499	30 897	32 699	—	5347	—	42
97 405	4464	593	3503	284	181	4925	406	42 520	11 030	656	12 055	1380	43
199 923	6570	872	5439	1545	1097	35 742	5705	304 012	13 525	12 108	55	8496*	44
1 069 498	24 513	3255	15 856	76 874	—	59 166	165 092	238 120	688 920	432 753	607 112	—	45
280 938	7297	969	7004	144	973	33 827	6180	360 149	52 496	465 699	146 316	17 428	46
3 997 884	38 057	5053	104 051	287 360	74 345	96 461	370 907	1 312 910	1 822 899	1 180 056	669 174	43 862	47
394 553	58 452	7756	19 237	in Kol. 212a	—	46 315	in Kol. 214a	96 559	in Kol. 215a	i. K. 215a	i. K. 215a	—	48
1 647 887	34 439	4572	62 839	233 156	5162	54 318	350 841	395 131*	1 308 536	61 156	162 598	—	49a
228 023	10 041	1333	7577	51 730	944	in Kol. 215a	in Kol. 215b	70 700	420 640	i. K. 215a	i. K. 215b	—	- b
40 846	5705	757	332	1323	217	2136	3083	10 719	7867	7805	3422	—	50
703 271	16 163	2146	18 631	8108	—	173 276	86 792	506 659	235 513	502 318	86 825	—	51a
79 951	5866	778	623	2489	—	168	3479	1839	60 362	1	22	—	- b
360 355	6190	1087	14 479	in Kol. 212a	—	107 379	in Kol. 214a	314 314	in Kol. 215a	i. K. 215a	i. K. 215a	—	52
52 543	6923	919	238	424	—	2354	3143	12 386	27 183	459	9879	—	53
174 383	20 277	2692	2547	5615	—	73 868	in Kol. 214a	109 474	in Kol. 215a	609 478	i. K. 216a	—	54
160 302	8328	1105	3464	8524	—	15 608	236 823	in Kol. 214a	„ „ 214b	1999	269 435	—	55
434 457	16 296	2164	9512	18 015	—	538 271	514 865	„ „ 214a	„ „ 214b	388 995	219 473	—	56
271 731	9997*	1327*	7932	in Kol. 212a	—	in Kol. 215a	in Kol. 215a	264 386	„ „ 215a	920 902	i. K. 216a	—	57
5325	789	105	79	—	—	1108	—	418	—	2000	6209	—	58
75 924	8445	1121	619	6381	—	2863	47 224	6893	74 520	1582	33 177	—	59
1 064 581	14 645	1944	15 426	44 593	—	337 013	1 269 324	589 798	1 631 706	22 921	129 568	—	60
54 052	10 179	1351	1313	—	—	28 946	—	56 530	—	403 526	—	—	61
2 645 649	34 283	4553	109 464	105 513	7000	1 004 622	2 078 529	1 045 170	1 980 947	1 381 074	3 620 297	—	62a
220 933	11 640	1545	2378	6318	—	19 384	92 303	60 582	90 767	693	200 836	—	- b
20 158	4560	606	112	669	—	19 513	53 888	in Kol. 214a	in Kol. 214b	36 430	61	—	- c
875 220	18 410	2444	23 291	7629	—	184 918	102 940	501 339	126 375	9719	68 959	—	63
2 173 262	40 920	5429	110 082	87 735	—	464 304	—	465 374	2 675 376	99 017	34 764	—	64a
51 488	6493	862	1271	3055	—	8322	—	19 254	138 347	5923	—	—	- b
11 527	1703	226	—	—	—	11 368	—	22 278	34	207	—	—	- c
50 331	13 176	1749	3192	84	—	16 706	—	81 109	2050	19 941	411	—	- d
11 643	1180	157	—	—	—	65 719	—	53 702	183	94	—	—	- e
130 439	6872	912	2200	1949	—	in Kol. 215a	in Kol. 215b	241 770	75 933	i. K. 215a	i. K. 215b	—	65
428 363	6975	926	5752	7089	—	76 448	126 290	116 001	177 218	51 404	84 920	—	66
374 455	10 659	1415	7237	10 775	—	177 598	139 230	102 342	175 327	2064	183	—	67a
88 225	7420	985	1306	3278	—	9710	30 688	8704	32 571	18	23	—	- b
242 115	9755	1295	7791	851	—	32 742	25 987	70 438	19 367	151	—	—	- c
67 266	8325	1105	611	1855	—	8994	29 950	12 207	17 780	436 087	14 003	—	68
228 097*	3404	452	8462	11 342	—	64 404	316 368	95 604	133 016	72 935	181 759	—	69
5 775 982	27 244	3617	668 201	in Kol. 212a	—	17 244 354	in Kol. 214a	in Kol. 214a	in Kol. 214a	1 830 376	i. K. 216a	114 655	70a
36 502	13 167*	1615	6242	„ „ 212a	—	386 550	„ „ 214a	„ „ 214a	„ „ 214a	i. K. 214a	„ „ 214a	5154	- b
273 160	7099	942	4218	7842	—	49 478	100 086	111 656	122 719	123 013	136 587	12 128	71
5 942 463	22 283	2958	615 877*	140 185*	—	1 361 423*	93 558*	12 502 720*	1 856 239*	i. K. 215a	i. K. 215b	—	72
317 175	10 555	1401	5779	23 116	—	81 770	319 487	198 051	267 344	98 513	346 173	—	73
1 318 637	17 056	2265	14 759	54 807	—	86 414	611 850	502 458	1 266 729	10 625	92 447	—	74
155 353	13 484	1790	412	13 469	—	79 720	403 949	in Kol. 214a	in Kol. 214b	i. K. 214a	i. K. 214b	—	75
82 040	4094	544	5493	in Kol. 212a	—	13 708	30 292	15 898	26 666	—	1797	6455	76
163 538	7460	990	5693	565	—	104 142	22 247	80 140	50 850	2634	54	36 052	77
26 987	1737	231	892	686	—	i. K. 215a*	in Kol. 215a	32 661*	in Kol. 215a	i. K. 215a	i. K. 215a	—	78
1 386 870	11 195	1486	in Kol. 215a	in Kol. 215a	—	„ „ 215a	„ „ 215a	1 103 114*	„ „ 215	„ „ 215a	„ „ 215a	—	79
941 567	12 222*	1623*	87 600	83 216	—	„ „ 215a	„ „ 215b	1 386 768	1 137 921	„ „ 215a	„ „ 215b	—	80
94 597	24 507	3254	1270	2537	—	5392	17 331	1710	32 239	10 185	23 538	—	81
189 540	14 134	1877	1542	1632	26 046	4895	489	14 933	11 578	33	2339	—	82
1 398 428	50 248	6670	147 551	in Kol. 215b	16 760	34 185	in Kol. 215b	86 529	613 391	2749	183 557	51 854	83
975 146	21 016	2790	19 401	32 863	—	92 327	129 000	548 417	398 489	638 576	233 667	26 238	84a
218 717	11 103	1474	7237	5333	—	26 693	41 599	148 219	193 829	23 653	16 583	1390	- b

(Fortf.) **IV. Finanz=**

(Fortf.) A. **Einnahmen.**

A. Deutsche Eisenbahnen.

		218			219		220	221	222		223
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben-Erträge (Lagergeld, Provision, Fracht-zuschlag rc.)	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten rc.)	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	2549	i. R. 212 215	i. R. 212 u. 215	218 747	155 046	45 334	5 397 622	42 090	5588	442 173*
2	Bayerische	179 460	—	i. R. 219a	i. R. 219b	639 684	i. R. 215	10 571 208	41 358	5491	513 059
3	Friedrich-Franz-E.	i. R. 218c	i. R. 218c	3190	" " 219b	57 997	5130	487 344	11 448	1520	125 860
4	Main-Neckar-E.	1117	" " 215a	i. R. 215a	" " 219b	15 674	—	649 867	55 878	7418	147 474
5	Oldenburgische	1053	520	566	6157	24 017	1529	248 117	12 109	1607	19 527
6	Bebra-Hanauer	861	13 241	41 289	75 195	10 990	2891	697 731	36 340	4825	66 415
7	Hannoversche	12 233	21 523	56 686	182 724	246 901	68 126	6 852 929	61 511	8167	781 224
8	Main-Weser-B.	1554	11 430	146 035	150 162	29 234	12 851	1 756 498	66 458	8822	107 196
9	Nassauische	425	481	25 145	57 213	8544	6908	834 052	30 241	4015	122 472
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Gb.	21 936	16 451	—	63 485	104 573	141 070	6 988 138	93 200	12 375	670 806
11	Preuß. Ostbahn	11 114	93 048	45 429	216 205	362 522	75 010	5 080 392	37 007	4913	304 523* / 561 212
12	Saarbrücker	13 401	8426	—	23 332	17 722	12 867	1 494 532	68 150	9048	303 899
13	Westfälische	19 303	12 911	i. R. 218b	44 972*	69 474	8574	2 955 406	56 988	7566	254 393
14	Sächsische Staats-E.	8715	16 401	—	9817	107 778	159 815	8 022 221	70 395	9346	711 651* / 550 851
15	Württembergische	2718	735	—	i. R. 219b	168 231	39 064	3 431 478	24 234	3217	373 612
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergisch-Märkische	32 475	i. R. 218c	20 065	67 916*	132 851	429 419	8 710 267	91 418	12 137	1 304 577 (a. u. b.)
	b. Hessische Nordbahn	1265	4256	3268	11 102*	7899	4658	1 109 581	55 983	7433	
17	a. Oberschlesische	1409	3883	2319	14 000	24 068	80 600	5 124 130	146 781	19 487	942 807
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1615	4855	6463	20 748	21 239	17 847	1 175 808	42 235	5607	197 382
	c. Stargard-Posener	1177	2693	147	7749	17 280	7135	750 026	33 143	4400	130 166
	d. Neisse-Brieger	242	35	1427	3082	1825	3839	120 168	19 445	2582	22 959
	e. Wilhelms-Bahn	315	757	100	1953	2477	6577	926 558	37 558	4987	136 858
18	Rhein-Nahe-E.	41 775	16 712	—	56 840	25 412	4823	887 520	55 023	7305	64 068
19	a. Gößnitz-Geraer	134	32	—	143	892	1293	134 436	29 162	3872	12 134
	b. Greiz-Brunner	16	—	—	26	283	168	22 419	14 371	1908	2722
	c. Zittau-Reichenberger	70	573	—	79	971	4618	118 235	33 306	4422	14 678
	b) in Privatverwaltung.										
20	a. Altona-Kieler	1510	—	23 333*	i. R. 219b	109 550	35 753	802 092	24 910	3307	19 567
	b. Schleswigsche	1032	—	2739*	" " 219b	103 561	4583	347 387	11 390	1512	5567
21	Bayerische Ostbahnen	1243	—	—	" " 219b	183 623	i. R. 215a	3 922 382	47 951	6366	846 545
22	Berlin-Anhaltische	i. R. 215	i. R. 215	—	140 356	63 369	12 417	2 500 894	50 890	6757	169 411
23	Berlin-Görlitzer	756	3952	—	3722	12 214	5873	726 749	26 331	3496	83 246
24	Berlin-Hamburger	1245	i. R. 214	i. R. 214	i. R. 219b	233 890	61 192	3 038 129	76 489	10 155	173 160
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	3411	—	—	11 145	81 492	—	2 142 969	109 671	14 561	160 095
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1962	2992	1436	12 126	113 700	96 481	1 514 010	51 184	6795	227 129*
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	700	212	528	3998	35 988	8244	290 967	12 734	1691	65 352*
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	446	307	144	3174	13 908	19 444	142 878	5460	725	40 531*
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	917	226	364	4259	30 292	12 425	322 693	10 594	1407	107 573*
27	Braunschweigische	2317	i. R. 218c	22 246	i. R. 219b	123 274	19 457	3 118 856	84 202*	11 179*	23 919
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	2028*	—	—	4106	9211	38 272	1 129 076	49 521	6575	162 747
29	Frankfurt-Hanauer	526	—	i. R. 203c	2249	16 134	5829	335 217	61 395	8151	21 604*
30	Glückstadt-Elmshorner	47	—	—	i. R. 219b	3488	2451	80 424	17 872	2373	5329
31	Hessische Ludwigs-E.	40 050	—	i. R. 218a	" " 219b	210 256	13 360	2 000 416	44 276	5878	42 988
32	Homburger	10	—	—	24	168	321	17 466	7247	962	5800
33	Kirchheimer	7	—	—	i. R. 219b	380	—	10 791	12 475	1656	1861
34	Köln-Mindener	2888	13 494	134 350	273 468	165 122	83 286	8 369 582	118 019	15 669	1 239 542*
35	a. Leipzig-Dresdener	2509	3298	166 053*	8445	55 382	57 799	2 399 509	79 904	10 608	405 019*
	b. Cottbus-Großenhainer	80	294	—	779	2047	810	118 513	11 180	1484	8008
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	—	—	—	220	—	2343	2929	389	1886
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	514	4	i. R. 218a	i. R. 219b	24 118	31 362	494 174	33 503	4448	40 954
38	Märkisch-Posener	1025	307	—	5392	26 036	4978	247 215	6858	911	79 597*
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	413	628	11 507	30 636	54 236	52 064	1 951 077	100 779	13 380	292 467*
	b. Halle-Kasseler	369	i. R. 218c	25 753	63 647	10 703	8181	836 286	37 738	5010	130 359
40	a. Magdeburg-Halberstädter rc.	22 964	—	i. R. 218a	49 080	66 471	—	2 243 027	51 375	6821	180 123
	b. Berlin-Hannoversche	588	—	—	3453	6805	—	234 573	9092	1207	1830
	c. Aschersleben-Könnern	—	—	—	2	23	—	5860	1550	206	208

Ergebnisse.

224	225			226			227	228	229	230	231	232	233	
							B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.							
Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 224) kommen			Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung			Unterhaltung			
	a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 210)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 221)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 223)		des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Procente.	Procente.	Procente.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
9 524 773	74 273	9861	12,32	38,69	56,67	4,64	411 597	647 676	23 932	59 517	—*	76 115	1944	1
15 960 838*	62 445	8291	9,56	30,55	66,23	3,22	647 068	1 867 625	50 020	65 056	33 760	119 503	36 228	2
1 132 898	26 612	3533	7,77	45,87	43,02	11,11	84 566	71 543	2239	14 193	2255	12 641	2107	3
1 939 367	166 755	22 138	16,69	58,88	33,51	7,61	39 389	98 737	2859	17 306	17 806	6746	1189	4
499 077	24 357	3234	7,91	46,37	49,72	3,91	40 848	13 452	1875	6036	1058	1117	530	5
1 406 172	73 238	9724	10,81	45,66	49,62	4,72	124 099	50 955	7031	14 102	4960	22 857	3779	6
10 731 970	96 329	12 793	13,03	28,87	63,85	7,28	571 084	825 469	11 792	106 158	49 918	112 949	16 405	7
2 890 014	109 346	14 515	11,77	35,51	60,78	3,71	172 152	129 643	4271	36 671	8582	17 087	4567	8
1 408 560*	51 072	6780	8,27	32,09	59,21	8,70	148 562	111 147	8990	39 787	2301	15 087	5817	9
9 710 762	129 511	17 196	13,91	21,13	71,96	6,91	498 198	802 761	24 368	84 347	11 488	96 264	27 092	10
9 223 427	67 187	8920	14,59	36,75	56,96	6,29	527 242	478 687	22 251	123 373	9531	89 984	16 791	11
2 240 375*	102 160	13 564	11,04	19,73	66,71	13,56	128 831	272 938	1630	55 927	8920	48 086	10 476	12
3 890 556	75 029	9960	10,28	17,50	75,96	6,54	244 855	300 938	6525	51 142	15 267	63 877	5127	13
11 988 178	105 196	13 967	11,77	23,97*	71,14*	4,89*	435 156	324 325*	48 557	71 002	8397	72 059	17 626	14
6 055 607	42 766	5677	9,92	37,16	56,67	6,17	340 994	632 312	12 233	77 332	—*	65 959	6586	15
13 822 169	120 088	15 944	11,46	19,52	71,05	9,43	1 005 631	500 073	26 729	46 831	39 282	230 398	40 269	16
6 811 623	195 119	25 905	18,87	10,93	75,23	13,84	291 563	177 318	18 238	43 373	7182	85 061	10 820	17a
1 811 998	65 086	8641	12,54	24,29	64,89	10,89	139 634	76 888	9908	10 919	3637	36 203	3569	- b
1 117 826	49 396	6558	11,66	21,27	67,09	11,64	85 139	43 624	2939	10 838	5607	9249	3088	- c
223 470	36 160	4801	13,96	35,95	53,78	10,27	13 213	4653	301	2129	1590	2505	202	- d
1 216 555	49 313	6547	11,78	12,58	76,17	11,25	72 704	56 020	3332	6629	3574	in Kol. 233	17 352	- e
1 563 765	96 948	12 872	14,36	39,14	56,76	4,10	99 134	208 142	13 321	12 696	4022	27 803	6064	18
195 631	42 436	5635	9,53	24,95*	68,84*	6,21*	12 977	4912*	284	1336	393	2080	561	19a
36 662	23 501	3120	5,20	31,43*	61,15*	7,42*	3795	1615*	46	421	229	357	93	- b
176 977	49 853	6618	9,09	24,90	66,81	8,29	14 556	20 864	4456	3918	300	3130	543	- c
1 501 992	46 646	6193	13,09	45,30	53,40	1,30	117 167	91 925	1692	21 169	3008	11 163	4377	20a
619 808	20 322	2698	6,85	43,05	56,05	0,90	53 506	63 174	1558	14 950	3977	2383	1827	- b
6 101 280*	74 588*	9903*	11,93*	21,84	64,29	13,87	333 131	252 684	8768	39 612	1161	in Kol. 228	529	21
4 511 582	91 805	12 189	16,33	40,81	55,43	3,76	316 143	87 274	9896	—*	13 741	3771	12 526	22
1 138 081	41 234	5474	11,19	28,83	63,86	7,31	81 993	33 586	285	9815	3996	6251	1512	23
4 378 029	110 222	14 634	14,30	26,65	69,39	3,96	188 222	213 293	6204	79 767	18 370	9259	10 070	24
3 704 952	189 608*	25 174	14,12	37,84	57,84	4,32	170 403	240 566	16 602	14 186	17 974	—	3273	25
2 915 515	98 564	13 086	15,25	40,28	51,93	7,79	141 594	81 000	4694	37 762	in Kolonne 232	7063	7235	26a
704 237	30 820	4092	8,45	49,40	41,32	9,28	61 452	30 572	3316	18 278		6678	2245	- b
409 724	15 656	2079	5,65	55,24	34,87	9,89	60 865	49 988	215	4768		4592	1237	- c
856 902	28 132	3735	9,03	49,79	37,66	12,55	91 770	35 145	1741	27 143		7137	3064	- d
4 329 695	116 892*	15 519*	12,66	27,41	72,04	0,55	302 385	148 780	in Kol. 228	50 543	5956	11 676	10 188	27
1 781 005	78 114	10 371	11,98	27,47	63,39	9,14	99 631	45 077	1909	12 268	5167*	13 769	3059	28
675 148	123 653	16 416	12,89	47,15	49,66	3,19	27 625	30 809*	388	2345*	300	981	714	29
129 541	28 787	3822	12,91	33,80	62,09	4,11	10 426	16 382	1127	1465	155	1998	731	30
3 348 589	74 116	9840	10,0	38,98	59,74	1,28	173 784	46 774	in Kol. 228	6722	10 065	—	1754	31
187 465	77 786	10 327	11,68	87,59	9,32	3,09	11 327	10 360	950	1920	130	1087	456	32
24 566	28 400	3771	5,39	48,50	43,92	7,58	1646	70	10	220	—	23	—	33
12 324 580	173 789	23 073	14,82	22,03	67,91	10,06	507 309	983 886*	22 654	28 887	46 868	56 580	16 727	34
4 015 376	133 712	17 752	16,43	30,15	59,77	10,08	134 022	288 192	1271	69 838	in Kol. 229	33 091	3772	35a
170 622	16 096	2137	6,24	25,84	69,46	4,70	20 121	13 971	4	694	617	266	1016	- b
67 440	84 300	11 184	7,72	93,73	3,47	2,80	3293	1376	852*	904	31	—	314	36
780 792	52 935	7028	12,88	31,46	63,29	5,25	37 049	35 363	1065	16 266	1922	5542	1931	37
542 094	15 039	1997	5,15	39,71	45,61	14,68	71 456	28 906	2241	2725	1465	1718	1305	38
2 996 047	154 754	20 546	17,09	25,12	65,12	9,76	99 282	54 171	40 115	25 951	13 531	4687	1289	39a
1 364 271	61 564	8173	12,12	29,15	61,30	9,55	76 061	126 765	536	22 621	4280	3154	2236	- b
3 329 320	76 256	10 124	11,83	27,22	67,37	5,41	261 394	96 180	in Kol. 228	18 646	13 839	41 014	14 953	40a
349 187	13 534	1797	11,83	32,30	67,18	0,52	74 777	15 127	230	543	473	1361	4462	- b
8315	2200	292	11,83	27,02	70,48	2,50	3431	—	—	2	28	32	—	- c

(Forts.) IV. Finanz-

(Forts.) A. Einnahmen.

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	Bahn	218 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.) Thlr.	219 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.	220 Neben-Erträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.) Thlr.	221 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	222 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	223 Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr.
	II. Privatbahnen (Forts.)										
41	Niederschlesische Zweigbahn	312	—	6236	16 532	9181	3218	224 522	23 634	3138	7199
42	Nordhausen-Erfurter	25	—	—	402	2619	1715	85 982	8479	1126	25 879
43	Oberhessische	39	—	47	222	4747	623	82 618	3786	503	27 007
44	Ostpreußische Südbahn	849	625	—	4324	18 269	17 526	429 317	14 043	1864	24 474
45	Pfälzische Eisenbahnen	in Kol. 208	—	—	i. Kol. 219b	44 485	13 604	2 341 982	53 678	7127	156 675
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	194	—	—	2287	10 639	32 108	1 135 444	28 008	3718	169 861
47	Rheinische	5750	13 256	i. Kol. 205a	20 842*	89 943	157 709	6 249 525	59 491	7898	379 152
48	Taunus-E.	318	—	—	i. Kol. 219b	4856	4740	172 025	25 455	3381	15 675*
49	a. Thüringische	6675	15 807	i. Kol. 218a	110 737	46 823	20 529	2 834 338	59 234	7864	366 228
	b. Werra-E.	in Kol. 215	—	—	1778	17 088	2596	573 053	25 234	3350	95 580
50	Tilsit-Insterburger	182	—	—	2320*	4805	1034	45 245	6319	839	13 954
	B. Oesterreichische Bahnen.										
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	739	6162	i. Kol. 218b	3198	43 219	3822	1 675 262	38 503	5112	62 155
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	32	25	〃 〃 218b	35	5454	524	75 053	5507	731	3000
52	Alföld-Fiumaner	i. Kol. 219b	in Kol. 219b	〃 〃 219b	i. Kol. 219b	45 146	—	481 318	10 939	1452	96 577
53	Arad-Temesvarer	134	990	—	665	595	i. K. 212—219	63 440	6358	1109	365
54	Aussig-Teplitzer	233	—	—	19	3641	8298	813 173	94 555	12 554	64 646
55	Böhmische Nordbahn	237	—	—	66	1143	12 252	549 551	28 550	3790	62 462
56	Böhmische Westbahn	1471	24 731	—	740	29 469	19 571	1 765 143	66 209	8791	24 362
57	Buschtěhrader	866	in Kol. 218a	—	i. Kol. 219b	2952	15 590	1 212 628	42 193	5602	57 941
58	Dux-Bodenbacher	4	—	—	—	54	155	10 027	1486	197	33 066*
59	Fünfkirchen-Barcs'er	646	199	—	2162	19 417	—	195 683	21 767	2890	17 764
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	19 096	in Kol. 218a	i. Kol. 218a	13 977	664 743	i. K. 212—219	4 738 165	65 183	8654	189 786
61	Graz-Köflacher	61	—	—	101	232	—	490 759	92 421	12 269	1271
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	6654	142 669	—	16 484	783 857	414 359	12 696 639	164 528	21 844	281 836
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	186	15	—	336	11 345	32 431	517 574	27 270	3620	91 524
	c. Ostrau-Friedlander	17	80	—	8	89	3862	114 729	25 957	3446	4191
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	2923	—	—	5017	42 926	22 704	1 098 740	23 112	3068	48 457
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	14 851	28 184	524	34 132	233 032	161 357	4 408 732	83 011	11 013	557 393
	b. Neumarkt-Braunau	157	1559	—	641	4123	3189	185 841	23 435	3111	3627
	c. Budw.-Summerau	18	—	—	—	15	1968	35 888	5301	704	181
	d. Lambach-Gmunden	91	—	—	11	19	2168	125 782	32 927	4372	181
	e. Pferdebahn	54	—	—	—	—	4468	124 220	12 586	1671	18 042
65	Kaschau-Oderberger	in Kol. 215	—	—	—	i. K. 215	2965	324 817	17 114	2272	33 575
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	1122	—	—	1310	7456	24 637	679 647	11 067	1470	51 517
67	a. Lemberg-Czernowitzer	4840	in Kol. 218a	i. Kol. 218a	3753	266 343	28 101	917 793	26 126	3468	32 162
	b. Czernowitz-Suczawaer	690		〃 〃 218a	596	14 594	7121	109 299	9185	1220	10 568
	c. Rumänische Linie	1062		〃 〃 218a	106	4594	8609	171 698	6918	919	17 777
68	Mohacs-Fünfkirchener	464		—	405	11 650	—	534 006	66 090	8774	3866
69	Oesterreichische Nordwestbahn	1962		—	911	3967	20 776	911 506*	13 605	1806	69 803
70	a. Oesterreichische Staats-E.-G.	in Kol. 214a	—	—	i. Kol. 214a	i. K. 214a	—	19 857 586	93 664	12 434	71 514
	b. Brünn-Rossitzer	〃 〃 214a	—	—	〃 〃 214a	〃 〃 214a	—	397 946	105 277	13 988	1181
71	I. Siebenbürger	〃 〃 218c	—	6827	1197	28 133	5523	739 407	19 215	2551	29 009
72	Südbahn und Tiroler	33 500	i. Kol. 215	i. Kol. 218a	66 049	285 509	—	16 955 060	63 578	8441	261 018
73	Süd-Norddeutsche	403	—	—	2516	900	129 265	1 473 317	49 029	6509	94 794
74	Theiß-Bahn	7953	36 647	—	9691	281 662	i. K. 212—219	2 976 042	38 495	5111	141 109*
75	Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 214	i. Kol. 214	—	i. Kol. 214	i. K. 214	in Kol. 214	497 550	43 190	5734	10 352
76	Ungarische Nordost-E.	980	—	—	〃 〃 219b	4780	—	106 069	5293	703	15 840
77	Ungarische Ostbahn	894	—	—	582	20 644	8732	333 229	15 202	2018	19 487
78	Ungarische Westbahn	in Kol. 215a	i. Kol. 215a	—	i. K. 215a	i. K. 215a	i. K. 215a	34 239	2203	292	4172
	C. Fremdländische Bahnen.										
79	Niederländische Staats-E.	in Kol. 219b	—	—	i. K. 219b	110 848	95 105	1 309 067	10 567	1403	94 476
80	Grand Central Belge	958	—	—	〃 〃 219b	71 789	—	2 768 252	35 937*	4771*	34 584
81	Lüttich-Mastrichter	16	—	—	—	5287	249	99 754	25 843	3431	11 371
82	Niederländische Central-E.	130	—	35	2169	34 514	2968	103 303	7703	1023	9268
83	Niederländische Rhein-E.	2825	1229	—	i. Kol. 219b	58 275	141 498	1 340 403	48 163	6393	198 378
84	a. Warschau-Wiener	4276	10 942	1136		21 759	37 875	2 194 966	47 305	6281	190 472
	b. Warschau-Bromberger	846	960	122		10 026	11 598	488 088	21 776	3289	135 173

Ergebnisse.

B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.

224	225			226			227	228	229	230	231	232	233	
Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 224) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 210)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 221)	c. aus sonstigen Quellen (Kol. [illegible])	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung 2c.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Procente	Procente	Procente	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
355 209	37 390	4964	12,64	34,77	63,21	2,02	26 242	19 808	725	4232	1323	1548	1090	41
187 737	18 514	2458	7,13	40,42	45,80	13,78	23 690	12 671	in Kol. 228	1269	—	—	667	42
207 030	9488	1260	3,16	47,05	39,91	13,04	54 215	28 428	79	350	218	991	382	43
653 715	21 384	2839	9,26	30,19	65,67	3,74	69 517	43 725	972	1508	934	5260	1257	44
3 568 155	81 782	10 858	7,39	29,97	65,64	4,39	268 937	363 306	in Kol. 228	31 745	6416	1958	8146	45
1 586 243	39 128	5195	12,17	17,71	71,58	10,71	115 666	46 574	2705	4224	2855	14 914	2630	46
10 626 561	101 157	13 430	12,63	37,62	58,81	3,57	307 764	316 217	8449	44 743	39 504	37 413	31 319	47
582 253	86 259	11 446	11,45	67,78	29,55	2,69	18 417	9167	117	7245	223	2612	793	48
4 848 453	101 326	13 453	12,86	33,99	58,46	7,55	226 513	252 673*	3921	17 058	5116	16 603	22 781	49a
896 656	39 483	5242	12,37	25,43	63,91	10,66	62 231	74 669	1380	3262	1355	2125	2836	- b
100 045	13 973	1855	9,02	40,83	45,22	13,95	10 897	4974	79	2615	112	1074	339	50
2 440 688	56 095	7447	14,92	28,81	68,64	2,55	92 600	231 000	1700	14 000	4035	11 200	6500	51a
158 004	11 592	1539	5,36	50,60	47,50	1,90	24 400	41 200	2000	1700	1242	1300	1100	- b
938 250	21 324	2831	12,98	38,41	51,30	10,29	60 089	127 086	in Kol. 228	9995	in Kol. 233	in Kol. 233	3056	52
116 318	15 329	2034	13,15	45,16	54,53	0,31	11 512	18 358	„ „ 228	684	451	2548	230	53
1 052 202	122 349	16 244	22,29	16,57	77,28	6,15	33 848	101 050	413	10 844	3569	16 259	2807	54
772 315	40 122	5327	11,44	20,76	71,15	8,09	29 320	28 656	1292	2251	1244	5824	1490	55
2 223 962	83 419	11 075	17,32	19,53	79,37	1,10	49 539	205 095	5075	27 358	3773	27 409	4929	56
1 542 300	53 664	7125	15,69	17,63	78,61	3,76	76 350	165 551	42 596	19 582*	2553	in Kol. 229	1720	57
48 418	7175	953	12,79	11,00	20,71	68,29	2734	6578	316	56	104	457	238	58
289 371	32 188	4274	14,70	26,24	67,62	6,14	12 799	20 262	1804	4254	387	3110	1744	59
5 992 532	82 439	10 945	20,81	17,76	79,07	3,17	167 685	701 482	30 075	102 717	14 876	9170	18 988	60
546 082	102 840	13 652	20,11	9,49	89,44	0,23	18 418	24 649	in Kol. 228	7942	483	—	—	61
15 624 124	202 464	26 880	21,72	16,94	81,26	1,80	285 566	851 462	33 692	157 784	9488	6153	—*	62a
830 031	43 732	5806	13,75	26,62	62,36	11,02	40 232	155 793	1868	7881	1526	921	—	- b
139 078	31 466	4178	18,24	14,49	82,49	3,02	—*	—	—	—	—	—	—	- c
2 022 417	42 541	5648	10,74	43,28	51,33	2,49	101 700	92 217	7318	10 873	—	30 789	7276	63
7 139 387	134 426	17 834	16,41	30,44	61,75	7,81	136 352	449 947	6297	74 685	4369	35 911	in Kolonne 237	64a
240 956	30 385	4034	8,62	21,37	77,13	1,50	11 218	8936	51	1299	74	1788		- b
47 596	7030	933	8,02	24,22	75,40	0,38	11 792	2281	—	524	27	1327		- c
176 294	46 150	6127	8,49	28,55	71,35	0,10	9986	14 379	485	3410	214	733		- d
153 905	15 593	2070	—	7,57	80,71	11,72	10 267	10 745	284	1534	—	706		- e
488 831	25 755	3419	16,47	26,68	66,45	6,87	30 384	103 700	1364	6780	609	8862	1846	65
1 159 527	18 882	2507	9,17	36,94	58,62	4,44	220 133	132 160	4761	23 371	8774	13 723	8039	66
1 324 410	37 700	5005	12,39	28,27	69,29	2,44	111 725	46 451	19 277	44 650	5654	18 224	812	67a
208 092	17 501	2323	9,80	42,40	52,52	5,08	19 912	116 750	9212	4607	480	25 399	949	- b
431 590	17 390	2309	11,76	56,10	39,78	4,12	36 881	99 320	2466	18 216	845	9736	704	- c
605 138	74 893	9943	21,42	11,12	88,24	0,64	22 479	49 828	764	10 427	1434	342	5197	68
1 209 406*	19 951	2397	11,82	18,86	75,37	5,77	73 638*	134 148	52	1192	23	9741	124	69
25 705 082	121 245	16 096	18,82	22,47	77,25	0,28	549 582	1 928 061	297 728	302 301	16 125	—	47 024	70a
435 629	115 246	15 312	21,45	8,38	91,35	0,27	—*	—	—	—	—	—	—	- b
1 041 576	27 068	3593	14,63	26,22	70,99	2,79	72 783	62 990	1370	15 219	1604	11 411	4133	71
23 158 541	86 840	11 529	16,53	25,66	73,21	1,13	296 439	954 002	74 690	161 239	27 006	97 524	57 418	72
1 885 286	62 738	8330	12,49	16,82	78,15	5,03	23 178	222 873	61 426	37 530	2308	30 649	867	73
4 435 788*	57 377	7618	21,16	29,73	67,09	3,18	161 144	375 429	in Kol. 228	67 467	1952	11 841	9939	74
663 255	57 574	7643	18,94	23,42	75,03	1,55	17 928	7127	1679	3164	604	764	483	75
203 949	10 177	1351	15,42	40,23	52,01	7,76	18 299	8440	32	5164	188	17	966	76
516 254	23 551	3127	12,36	31,67	64,56	3,77	30 791	5221	1623	1467	433	2640	867	77
65 393	4209	559	10,32	41,26	52,36	6,38	—*	—	—	—	—	—	—	78
2 790 413	22 526	2991	6,42	49,71	46,92	3,37	194 729	59 066	6624	18 000	10 635	14 522	5741	79
3 744 403	48 603*	6453*	8,62	25,15	73,93	0,92	158 142**	145 738	in Kol. 232	20 154	2745*	83 031*	14 562	80
205 722	53 296	7076	8,58	45,98	48,49	5,53	8275	20 380	—	560	—	7147	534	81
302 111	22 529	2991	7,50	62,74	34,19	3,07	32 727	33 201	262	6231	1243	2799	249	82
2 937 209	105 541	14 011	12,40	47,61	45,64	6,75	7180	148 371	7550	17 859	3164	12 665	s. K. 228—230	83
3 360 584	72 426	9616	11,88	29,02	65,31	5,67	188 892	78 420	6284	90 249	15 992	4332	3993	84a
841 978	42 740	5674	8,91	25,94	57,27	16,[illegible]	60 022	253 040	8896	6069	71 161	5649	1123	- b

(Fortſ.) **IV. Finanz-**

Nr.	A. Deutſche Eiſenbahnen.	234	235	236	237	238	239	240		241	242	243
		(Fortſ.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
											Koſten	
		Heizung der Wärter-lokale.	Grund-ſteuer, Feuer-verſiche-rung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreau-bedürfniſſe, Druck-ſachen und Formulare.	Sonſtige Ausgaben	Zuſammen	Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchſchnittlich pro Kilo-meter Bahnlänge.	Beſoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienſt-kleidung ꝛc.	Feuerung der Loko-motiven.	Schmieren der Maſchinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.											
1	Badiſche	17 745*	5451	6092	2458	32 133	1 284 660	*10 018*	*1330*	890 012	457 246	43 370
2	Bayeriſche	30 037	1061	61 000	6042	169 704	3 087 104	*12 078*	*1603*	1 585 324	1 349 900	79 769
3	Friedrich-Franz-E.	6926*	311	4541	398	5176	206 896	*4860*	*645*	130 790	79 103	6291
4	Main-Neckar-E.	in Kol. 252	1826	712	8498	3375	198 443	*17 063*	*2265*	196 574	71 063	10 630
5	Oldenburgiſche	350	651	815	63	—	66 795	*3260*	*433*	52 335	22 107	2648
6	Bebra-Hanauer	13 901*	—	1722	1458	3453	248 317	*12 933*	*1717*	135 892	74 421	6747
7	Hannoverſche	95 529*	4839	31 594	5056	67 348	1 898 141	*17 037*	*2262*	668 197	577 671	92 497
8	Main-Weſer-B.	19 459	404	3545	4699	533	401 613	*15 195*	*2016*	285 091	175 235	16 132
9	Naſſauiſche	13 850*	255	675	2820	8151	357 442	*12 960*	*1721*	137 666	54 736	4736
10	Niederſchl.-Märk. u. Schleſ. Gb.	111 672	25 225	44 284	10 600	112 233	1 848 532	*24 654*	*3273*	382 835	377 749	46 700
11	Preuß. Oſtbahn	9622	56 189	70 706	5306	6224	1 415 906	*10 314*	*1370*	576 890	408 282	33 774
12	Saarbrücker	29 965*	77	5034	555	29 769	592 208	*27 004*	*3585*	211 166	100 374	20 893
13	Weſtfäliſche	29 882*	388	9439	3448	14 602	745 490	*14 375*	*1908*	311 676	167 964	20 653
14	Sächſiſche Staats-E.	—	8963	49 406*	3440	25 474	1 064 405	*9340**	*1240**	1 817 286	520 850	40 340*
15	Württembergiſche	9614*	11 831	in Kol. 238	4192	6266	1 167 349	*8244*	*1094*	648 732	385 403	63 836
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltung.											
16	a. Bergiſch-Märkiſche b. Heſſiſche Nordbahn	151 704*	6522	20 717	6637	13 144	2 087 937	*18 140*	*2408*	1 414 962	450 874	85 965
17	a. Oberſchleſiſche	58 329*	26 664	24 634	3659	38 035	784 876	*22 483*	*2985*	206 194	136 234	26 664
	b. Breslau-Poſen-Glogauer	30 318*	8118	14 266	1707	26 036	361 203	*12 974*	*1723*	72 750	45 809	5294
	c. Stargard-Poſener	15 274*	3856	11 346	1199	4273	196 432	*8680*	*1152*	66 203	26 870	4309
	d. Neiſſe-Brieger	1352*	468	687	102	7410	34 612	*5601*	*744*	9306	4516	522
	e. Wilhelms-Bahn	3159*	3163	3390	1148	65 912	236 383	*9582*	*1272*	45 313	30 422	3460
18	Rhein-Nahe-E.	15 504*	978	2130	595	10 897	401 286	*24 878*	*3303*	128 457	53 045	8486
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	95*	91	4434	27 163	*5892**	*782**	26 184	12 439	969*
	b. Greiz-Brunner	—	957	53*	216	157	7939	*5089**	*676**	9782	1991	243*
	c. Zittau-Reichenberger	—	5275	1073*	112	552	54 779	*15 431*	*2049*	50 343	9749	644*
	b) in Privatverwaltung.											
20	a. Altona-Kieler	2681	9979	738	in Kol. 255	10 827	274 726	*8532*	*1133*	80 574	50 914	4665
	b. Schleswigſche	1191	4317	8299	" " 255	5996	161 178	*5285*	*702*	46 498	34 324	3059
21	Bayeriſche Oſtbahnen	38 434*	10 133	5380	902	6600	697 334	*8525*	*1132*	384 287	248 826	15 398
22	Berlin-Anhaltiſche	2684	53 347	22 756	3901	15 399*	541 438	*11 018*	*1463*	362 802*	187 127	41 024
23	Berlin-Görlitzer	2435	in Kol. 261	2363	461	3854	146 551	*5310*	*705*	83 355	52 271	5605
24	Berlin-Hamburger	16 921*	13 089	in Kol. 238	1514	22 572	579 281	*14 584*	*1936*	310 341	193 752	17 645
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	2888	1080	—	in Kol. 238	91 569*	558 541	*28 584*	*3795*	294 888	211 815	9571
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	in Kolonne 238	15 908	7308	2176	41 735*	346 475	*11 713*	*1555*	161 298	166 450*	26 152*
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.		1485	7826	753	13 466*	146 071	*6393*	*849*	52 203	53 871*	8464*
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger		829	8766	958	11 766*	143 984	*5502*	*731*	39 743	41 013*	6444*
	Berlin-Stettiner d. Vorpommerſche		3524	3536	1286	18 201*	192 547	*6321*	*839*	53 469	55 177*	8669*
27	Braunſchweigiſche	14 170*	1682	17 780	10 084	58 073	631 317	*17 044**	*2263**	263 219	365 332	22 479
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	18 194*	6958	10 323	2471*	10 997*	229 823	*10 080*	*1338*	122 874	81 805	8436*
29	Frankfurt-Hanauer	359	2616	1100	in Kol. 255	3050*	70 287	*12 873*	*1709*	61 824*	34 178	6227
30	Glückſtadt-Elmshorner	56	902	23	31	7052*	40 348	*8966*	*1190*	8612	5708	499
31	Heſſiſche Ludwigs-E.	9838*	27 454	—	415	6019	282 825	*6259*	*831*	376 418	169 375	36 765*
32	Homburger	1346	164	—	26	2817*	30 583	*12 690*	*1552*	13 616	8423	535
33	Kirchheimer	—	181	—	—	2233*	4383	*2485**	*330**	3856	2051	412
34	Köln-Mindener	11 143	6792	9851	6152	267 316	1 964 155*	*27 696**	*3677*	930 871	449 969	62 698
35	a. Leipzig-Dresdener	4336	53 123*	10 612	in Kol. 262	—	598 257	*19 922*	*2645*	425 555	167 201	44 022
	b. Cottbus-Großenhainer	894	2105	1026	37	3038	43 789	*4131*	*548*	28 737	13 125	1225
36	Ludwigs E. (Nürnberg-Fürth)	111	1523*	29	in Kol. 262	820	9253	*11 566*	*1534*	7166	4508	415*
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	3367*	1831	—	167	6679	111 152	*7536*	*1001*	54 112	44 386	3239
38	Märkiſch-Poſener	5174*	628	1836	270	7258*	124 985	*3467*	*460*	52 275	54 114	6095
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	15 604*	5640	930	in Kol. 255	26 737	287 937	*14 873*	*1975*	153 005	149 841	16 439
	b. Halle-Kaſſeler	7592*	1464	—	" " 255	2526	247 278	*11 158*	*1481*	104 258	96 154	8215
40	a. Magdeburg-Halberſtädter ꝛc.	10 293*	24 173	13 795	6716	25 966	526 999	*12 071*	*1603*	231 735	187 637	51 799
	b. Berlin-Hannoverſche	2173*	1131	2477	—	1324	104 078	*4034*	*536*	39 224	48 578	17 160
	c. Aſchersleben-Könnern	161*	170	125	—	131	4100	*1085*	*144*	814	1071	297

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

244	245	246	247	248	249	250				251	252	
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- etc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
37 534	24 242	15 224	21 413	151 153	81 501	263 907	in Kol. 250c	280 360	in Kol. 250c	—	68 406*	1
45 216	56 712	33 068	49 184	71 976	192 300	587 828	" " 250c	604 456	—	697 798	224 276*	2
14 613*	3604	2147	2190	—	1912	50 130	15 715	21 169	8640*	—	10 013	3
8033	3458	2471	3907	22 793	1597	20 201	in Kol. 250c	42 355	—	155 286	18 357	4
5007	1226	458	950	in Kol. 241	1850	11 034	1668	3248	1034	26	4067	5
4257	652	210	2966	" " 241	1595	40 152	9301	14 760	—	—	3840	6
in Kol. 243	13 232	9625	19 896	150 899	116 897	346 722	40 615	132 779	10 415	663 197	in Kol. 234	7
7282	6036	381	6816	26 540	79 855	114 558	41 133	41 200	—	4875	16 398	8
14 095	3939	2045	1728	8145	15 938	30 711	18 049	46 072	7755	—	in Kol. 234	9
55 851	13 827	14 337	49 547	178 336	461 292	242 026	78 890	199 887	—	475 800	40 816	10
58 735	24 054	10 753	23 267	81 201	137 412	374 664	84 722	176 360	1946	318 909	109 808	11
22 554	19 481	2682	4635	18 880	31 050	67 359	16 554	106 163	18 408	93 449	in Kol. 234	12
23 769	6548	1750	7768	28 910	73 479	127 347	19 642	104 472	23 165	254 258	11 158	13
14 245*	27 329*	3057*	37 700	277 392	42 234	183 907*	71 225*	187 329*	—	—*	28 789	14
57 304	15 470	13 267	4905	70 901	16 592	218 774	in Kol. 250c	320 979	in Kol. 250c	—	195 031	15
108 762	25 770	25 564	48 628	178 331	24 890	317 127	in Kolonne 250c	305 524	14 162	—	in Kolonne 234	16
37 906	17 472	3331	19 530	49 912	148 402	154 877		146 965	—	—		17a
12 743	15 332	1079	6567	16 783	54 843	52 078		41 505	—	—		- b
10 319	3186	1349	5626	7716	37 103	33 240		17 265	—	—		- c
1257	1439	103	647	1673	442	5134		3482	—	—		- d
1858	2857	126	4292	10 969	47 758	28 038		30 027	—	—		- e
12 251	6882	1177	2866	10 270	13 264	106 663	3509	50 603	7804	20 663		18
in Kol. 243	358*	in Kol. 245	450	4276	2158	—	—	—	—	—	448	19a
54*	95*	13*	201	634	125	736	46	14	—	—	185	- b
216*	557*	47*	576	6975	1124	2997	1081	3605	—	—	1131	- c
2603	1449	2087	2514	98 742	15 411	23 176	12 845	32 048	—	—	2611	20a
3067	124	2332	530	26 522	3851	17 523	4846	18 078	—	—	3152	- b
in Kol. 256	29 980	in Kol. 256	in Kol. 256	37 000	69 155	137 170	in Kol. 250c	120 712	—	—	5681	21
" " 243	43 193	" " 245	42 480*	72 811	5460	40 656	" " 250c	85 497	—	110 246	15 201	22
10 337	1833	1447	4494*	27 699	15 630	36 080	4326	13 965	—	—	10 640	23
27 030	16 398	12 478	30 757*	234 235*	107 092*	110 640	55 378	107 976	—	534 199	14 862*	24
2436	9815	1219	3934	77 695*	10 492	66 141	37 815	63 952	3277	—	in Kol. 256	25
5661	7765*	444	7744	73 084	17 248	55 514	16 711	18 996	—	—	7724	26a
1832	2513*	141	2506	23 653	5582	21 915	7321	14 406	—	—	2500	- b
1395	1913*	110	1908	18 008	4250	12 965	1313	3330	in Kol. 250c	—	1903	- c
1877	2574*	147	2567	24 227	5718	27 339	11 612	11 103	—	—	2560	- d
in Kol. 243	11 951	in Kol. 245	46 201*	in Kol. 241	—	146 459	30 700	78 062	in Kol. 250c	6306	in Kol. 234	27
13 943*	3007*	14 606*	4522	16 310*	3112	45 728	11 467	64 265	" " 250c	—	" " 234	28
5788	742	1617	12 210*	38 826*	3115*	34 075*	6162*	5111*	—	—	3110*	29
258	105	27	92	—	1100	2873	558	2809	661	—	557	30
19 127	6219*	5846	3032	56 476	62 372	56 349	in Kol. 250c	37 240	—	—	43 584	31
936	78	1119	348	1424	991	4028	2697	1100	609	—	1471	32
187	66	100	29	383	51	287	115	in Kol. 250b	2	—	313	33
64 371	28 381	13 852	27 838	170 831	117 734	316 567*	in Kol. 250c	313 894*	113 031*	—	55 485	34
in Kol. 243	in Kol. 243	in Kol. 243	37 968*	55 994	28 523	39 666	" " 250c	81 644	in Kol. 250c	236 126*	26 662	35a
1147	1925	377	1278*	—	734	4041*	" " 250c	5968*	—	—	833	- b
70*	80*	226	141	—	536	1269	2504	—	12	2792	578	36
4744	1086	19 696*	7598	72 547	—	20 592	10 510	11 638	—	—	3069	37
6828	4344	2802	1705	10 562	14 648	23 745	4079	10 136	—	—	1474	38
18 848	2503	3394	10 002	102 189	62 000	98 193	28 474	86 171	—	—	908*	39a
1347	6144	1327	5175	23 619	19	34 890	13 924	23 698	586	—	9488*	- b
in Kol. 243	in Kol. 246	17 628	in Kol. 246	63 430	11 936	68 087	15 553	47 869	—	—	25 890	40a
" " 243	" " 246	4432	" " 246	16 088	3489	20 268	4125	12 683	—	—	9462	- b
" " 243	" " 246	105	" " 246	315	151	364	89	273	—	—	158	- c

(Fortſ.) **IV. Finanz-**

	234	235	236	237	238	239	240		241	242	243
A. Deutſche Eiſenbahnen.	(Fortſ.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
										Koſten	
II. Privatbahnen (Fortſ.)	Heizung der Wärter-lokale.	Grund-ſteuer, Feuer-verſiche-rung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreau-bedürfniſſe, Druck-ſachen und Formulare.	Sonſtige Ausgaben	Zuſammen	Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilo-meter	Beſoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienſt-kleidung ꝛc.	Feuerung der Loko-motiven.	Schmieren der Maſchinen und Tender.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
41 Niederſchleſiſche Zweigbahn	562	347	1440	11	2108	59 436	6256	830	26 183	21 050	1897
42 Nordhauſen-Erfurter	3563*	1070	—	545	453	43 928	4332	575	16 368	25 162	3130
43 Oberheſſiſche	—	2845	107	190	972	88 777	4069	540	39 321	27 583	2622
44 Oſtpreußiſche Südbahn	875	317	10 371	822	1177	136 735	4473	594	61 056	43 365	4161
45 Pfälziſche Eiſenbahnen	—	9192	—	—	35 534	725 234	16 622	2207	356 630	141 543	23 491
46 Rechte Oder-Ufer-E.	in Kol. 237	865	7572	19 438	3010	220 453	5438	722	164 987	88 301	5316
47 Rheiniſche	11 077	63 744	—*	6987	273 383*	1 140 600	10 857	1441	993 054	406 794	44 514
48 Taunus-E.	787*	3334	396	48	423	43 862	6498	862	59 113	22 791	5791
49 a. Thüringiſche	4766	6551	14 990	5374	23 695	600 044	12 540	1665	269 573	329 882	21 639
b. Werra-E.	1641	1232	351	437	1782	153 601	6764	898	58 685	69 580	2611
50 Tilſit-Inſterburger	1202*	1809	1658	157	503	25 419	3550	471	6911	7366	652
B. Oeſterreichiſche Bahnen.											
51 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	6500	1700	2200	374 435	8606	1142	360 760	114 405	22 735
b. ſüdliche Linie	—	—	1000	300	500	74 742	5481	728	68 686	15 924	3970
52 Alföld-Fiumaner	in Kol. 232	in Kol. 232	8192	2756	18 183	229 357	5213	692	155 866	64 896	4229
53 Arad-Temesvarer	„ „ 227	750	231	769	78	35 642	4696	623	28 166	11 362	905
54 Auſſig-Teplitzer	1187*	2615	6103	703	6875	186 273	21 660	2876	86 371	16 380	9563*
55 Böhmiſche Nordbahn	in Kol. 252	—	6640	in Kol. 234	1462	78 182	4062	539	89 520	46 116	11 450
56 Böhmiſche Weſtbahn	1483	14 842	3942	434	12 420*	356 299	13 364	1774	145 367	74 282	13 220
57 Buſchtěhrader	2610	i. K. 264 u. 275	7507	1493	2202	322 164	11 209	1488	213 211	63 508	23 023
58 Dux-Bodenbacher	—	339	780	48	—	11 650	1726	230	8593	2969	1000
59 Fünfkirchen-Barcs'er	92	1386	1374	79	404	47 695	5305	704	22 422	17 235	3614
60 Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn	in Kol. 227	—	77 907	4600	26 586	1 149 086	15 808	2099	588 806	217 794	15 703
61 Graz-Köflacher	410	2836	894	522	182	56 336	10 609	1408	26 267	4462	2101
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordbahn	8224	—	95 453	25 860	10 612	1 484 294	19 234	2554	1 430 405	448 226	59 412
b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	1838	—	10 354	2834	1648	224 095	11 807	1568	131 020	38 542	5254
c. Oſtrau-Friedlander	—	—	—	—	—	18 438	4171	554	—*	—	—
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	7027	17 419	3602	8270	286 491	6026	800	304 066	105 760	20 056
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	in Kolonne 237	23 145	5252	4168	8296	748 422	14 092	1869	877 885	314 810	45 290
b. Neumarkt-Braunau		541	548	219	843	25 517	3218	427	51 621	14 320	921
c. Budw.-Summerau		775	409	117	750	18 002	2659	353	23 171	6924	631
d. Lambach-Gmunden		854	557	45	280	30 943	8100	1076	40 023	8577	1599
e. Pferdebahn		1708	1031	94	—	26 369	2672	355	39 861*	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	—	2126	14 618	1466	29 808	201 563	10 620	1410	111 624	25 622	2364
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	656	25 601	9961	590	447 769	7291	968	106 916	79 200	10 265
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	6027	16 835	3652	38 393	311 700	8873	1178	221 248	138 696	9352
b. Czernowitz-Suczawaer	—	1462	10 273	916	39 195	229 185	19 275	2558	45 383	19 058	1444
c. Rumäniſche Linie	—	2826	14 184	2079	12 154	199 411	8034	1067	112 515	41 863	3107
68 Mohacs-Fünfkirchener	2813	361	1402	108	2304	97 459	12 062	1601	44 657	25 291	7188
69 Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	—	4034	13 530	3182	795	240 459*	3589	476	235 619	71 037	12 170
70 a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	20 484	—*	171 966	20 887	108 096	3 462 554	16 331	2168	3 224 728	682 828	87 688
b. Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	—	—*	—	—	—*	—	—
71 I. Siebenbürger	6100	3110	3201	2531	108 958*	293 440	7626	1012	147 085	42 095	6843
72 Südbahn und Tiroler	—	27 816	208 822	17 802	339 622	2 262 410	8484	1126	2 240 386	962 341	90 262
73 Süd-Norddeutſche	—	8773	21 428	2345	50 163	461 540	15 259	2029	211 305	70 477	10 718
74 Theiß-Bahn	in Kol. 227	13 075*	5113	9677	5393	661 330	8554	1136	477 232	349 615	13 485
75 Turnau-Kralup-Prager	—	1315	1651	200	1109	36 021	3127	415	48 139	17 600	4621
76 Ungariſche Nordoſt-E.	—	—	882	1130	648	30 366	1515	201	57 396	25 729	2414
77 Ungariſche Oſtbahn	1667	3128	3813	726	32 840	85 216	3888	516	72 314*	55 230	4877
78 Ungariſche Weſtbahn	—	—	—	—	—	18 824	1211	161	—*	—	—
C. Fremdländiſche Bahnen.											
79 Niederländiſche Staats-E.	—	12 922	2324	1177	20 646	346 386	2796	371	401 585	87 048	8919
80 Grand Central Belge	—	8451*	—	2136	24 958*	459 920	6130	814	453 400*	125 389*	24 863
81 Lüttich-Maſtrichter	—	1031	—	—	12 000*	49 927	12 934	1717	31 383*	5338	2205
82 Niederländiſche Central-E.	in Kol. 252	1452	in Kol. 227	91	1753	80 008	5966	792	33 925	13 247	1773
83 Niederländiſche Rhein-E.	—	8651	„ „ 228	i. K. 228—230	in Kol. 228	205 440	7382	980	225 518	95 691	14 276
84 a. Warſchau-Wiener	38 632*	—	19 679	7924	17 077	471 474	10 161	1349	383 855	163 218	16 048
b. Warſchau-Bromberger	6946*	—	8341	1957	4939	428 434	21 748	2887	97 461	55 826	4875

244	245	246	247	248	249	250				251	252	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:

Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	Reparaturkosten a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- etc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1675	622	309	642	8179*	613	4565	2080	2177	52	—	1926	41
2165	in Kol. 244	793	1301	11 113	1148	4328	in Kolonne 250c	1621	7408	—	i. K. 234	42
3372	831	1046	618	2312	1575	7097		4458	—	—	2727	43
6174	2262	1714	1301	7347	—	20 284		10 430	—	—	8758	44
25 255	10 964	2367	8569	in Kol. 249	98 765	56 088		98 985	i. K. 250c	11 959	50 827	45
3435	2735	185	2346	" " 241	1916	51 607	6392	26 490	3056	—	395	46
28 138	34 054	in Kol. 245	23 029	223 829*	315 605	109 776	in Kol. 250c	123 586	—	—	75 266	47
in Kol. 243	4696	" " 245	902	14 073	32 495*	7547	" " 250c	13 598	2945	—	5715	48
28 646	5324	6395	8570	70 193	113 406	234 382*	51 678*	131 420*	—	—	58 006	49a
6053	296	273	1063	13 069*	16 060	30 189	in Kol. 250c	17 503	—	—	6873	- b
440	395	958	177	737	951	989	778	2460	—	—	51	50
in Kolonne 243	2207	19 990	5540	88 645	35 248	68 123	30 602	123 908	871	—	17 687	51a
	1010	1072	508	11 068	3701	2191	902	1700	69	—	3426	- b
	1542	5234	2142	in Kol. 249	21 687	16 729	6233	13 015	1298	—	11 373	52
	227	in Kol. 245	336	438	169	626	334	485	—	—	1500	53
	3299	6888	827	15 795	21 571	15 441	9991	31 989	5	—	6965	54
	1038	2668	1568	3526	2174	25 458	2954	10 048	574	—	10 130	55
6106	1500	2350	2338	33 500	21 818*	49 849	18 469	48 923	91	—	13 376	56
in Kol. 243	8059	in Kol. 245	4261	in Kol. 241	18 325*	33 393	7006	39 699	3391	—	23 689*	57
—	513	94	49	15	69	1102	317	2174	104	—	460	58
3114	1739	1388	718	30 179	339	9429	2085	4623	165	—	2959	59
i. K. 241 u. 243	36 623	30 930	9593	in Kol. 241	44 998	181 067	31 447	166 074	3338	—	42 620	60
1484	1133	1408	965	31 276	2319	10 831	4660	8333	—	13 002	1016	61
34 574	29 445	29 085	35 265	326 207	37 855	370 558	97 752	449 522	—	—	56 897*	62a
1562	1506	1013	2988	27 308	1864	50 521	8808	57 970	—	—	10 737	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
in Kolonne 243	3950	10 519	3687	in Kol. 241	10 646	34 620	15 683	10 842	4095	—	17 233	63
	28 492	16 176	11 886	—	54 955	226 065	80 661	123 687	89	—	51 125	64a
	1867	796	792	—	3277	14 846	5285	8104	6	—	3620	- b
	416	547	153	—	962	3300	1178	1806	1	—	637	- c
	777	378	144	—	5564	11 119	3317	5588	56	—	1179	- d
—	1105	in Kol. 245	—	—	104 885*	—	820	5200	23	—	959	- e
443	1542	3985	747	in Kol. 241	—	1551	1454	6860	35	—	4047	65
in Kolonne 243	7771	7223	3679	34 589	1571	58 537	10 043	22 006	2237	1681	3926	66
	5613	7753	1889	53 927	12 447	74 204	15 994	60 817	770	105 033	12 483	67a
	852	in Kol. 245	637	8204	3725	25 360	5484	20 851	265	—	2219	- b
	1844	" " 245	1376	30 466	18 286	54 830	11 205	42 100	539	—	10 100	- c
1765	1931	442	2496	30 620	1077	15 382	2104	17 385	78	—	823	68
in Kol. 243	3505	4009	2847	57 752	24 736	15 234	3948	14 773	1777	—	12 610	69
" " 243	56 342	in Kol. 245	33 060	397 066	28 472	555 924	177 706	822 966	37 334	—	162 760	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
in Kol. 243	3055	2416	1267	27 188	22 014	44 105	11 027	31 774	3518	14 733	7108	71
11 437	39 428	in Kol. 245	30 768	844 268	19 518	532 840	193 853	391 098	i. K. 250c	—	149 948	72
in Kol. 242	7851	14 902	3106	66 687	32 231	106 444	27 886	76 247	6241	80 702*	13 676	73
" " 243	15 664	in Kol. 245	4129	28 944	2451	116 997	45 392	94 712	232	—	26 457	74
2223	850	1228	1371	5410	3263	4716	1840	2453	445	—	5701	75
1482	286	1987	573	in Kol. 241	523	619	112	656	197	—	3284	76
689	1778	812	467	6627	—	12 901	3240	8658	125	—	5109*	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
2484	11 872	956	10 459	8823	103 486	56 433	in Kol. 250c	118 567	30 978	—	21 320	79
40 444	17 861	16 310*	19 451*	in Kol. 241	103 590	174 920	" " 250c	193 087	20 465*	—	25 947*	80
in Kol. 243	2200	in Kol. 245	721	—	1200	6784	4000	4832	—	741	—	81
1328	1697	" " 256	1285	in Kol. 241	3995	12 894	7987	4257	i. K. 250c	2604	2511	82
in Kol. 243	21 062	" " 245	1515	187 988	4302	62 857	45 542	66 749	—	20 571	7945	83
7157	28 666	323	6847	—	9182	84 507	in Kol. 250c	71 742	5904	—	i. K. 234	84a
2409	10 828	266	2131	—	5267	49 154	" " 250c	31 551	20 034	—	" " 224	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.	253	254	255	256	257	258		259	260	261	262
	(Forts.) IV. Finanz-										
	(Forts.) B. Ausgaben. 2) Für die Transport-Verwaltung.							3) Für die allge-			
	Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güter-Verkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	Durchschnittlich b. pro Achsmeile.	Besoldung 2c. der Verwaltungs-Vorstände 2c.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
I. Staatsbahnen.											
1 Badische	324 516*	4917	34 907	50 634	2 749 342	3,56	2,88	11 878	78 597	1172	10 027
2 Bayerische	376 964*	42 782*	81 489	642 832	6 724 874	4,03	3,11	in Kol. 260	112 817	—	12 557
3 Friedrich-Franz-E.	21 221	168	7055	14 827	389 888	2,69	3,17	8500	57 146	3385	3710
4 Main-Neckar-E.	71 256	4959	1771	1731	636 442	5,48	5,09	25 654	2137	1137	2910
5 Oldenburgische	—	159	1088	3490	112 395	1,78	2,16	5047	13 671*	366	1977
6 Bebra-Hanauer	67 859	3101	3377	3582	372 712	2,87	2,33	3196	36 056	627	4307
7 Hannoversche	572 582	15 250	34 715	83 806	3 548 995	4,31	2,82	32 760	170 959	2639	20 356
8 Main-Weser-Bahn	152 836	5888	16 083	50 365	1 046 704	4,26	3,19	9358	54 845	44	8766
9 Nassauische	38 219	1074	9915	10 709	405 532	2,38	2,33	7313	28 859	4	2941
10 Niederschl.-Märk. u. Schles.Geb.	533 004	8622	47 534	218 208	3 425 264	4,91	2,37	8902	78 425	899	15 824
11 Preuß. Ostbahn	151 295	4045	38 078	126 292	2 740 487	4,33	2,63	33 353	146 990	3780	14 716
12 Saarbrücker	127 015	37 109	6516	28 602	913 890	4,60	5,07	5012	29 794	324	2486
13 Westfälische	279 926	6281	16 723	55 613	1 541 102	4,07	2,76	12 475	61 922	940	8047
14 Sächsische Staats-E.	399 758	4312	56 520	235 044	3 947 347	3,87*	1,86*	in Kol. 260	153 297	862	26 086
15 Württembergische	41 065	22 316	22 689	22 165	2 119 429	3,44	3,82	14 312	51 763	583	9131
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltung.											
16 a. Bergisch-Märkische / b. Hessische Nordbahn	328 646	85 906	82 513	440 156	3 937 780	3,26	2,74	13 561	296 064	1788	41 903
17 a. Oberschlesische	435 648	1889	16 817	184 269	1 586 110	4,39	1,75	4255	53 826	671	7867
b. Breslau-Posen-Glogauer	123 033	635	5655	69 034	523 140	3,69	2,04	3413	39 760	538	6310
c. Stargard-Posener	108 531	556	2810	30 911	355 994	3,71	2,37	in Kol. 260	26 116	32	5689
d. Neisse-Brieger	10 322	63	557	7252	46 715	2,92	2,17	709	7248	36	1327
e. Wilhelms-Bahn	71 230	415	3696	28 398	308 859	2,99	2,12	3075	19 101	720	4896
18 Rhein-Nahe-E.	114 611	12 040	3616	4443	660 650	5,15	3,49	in Kol. 260	14 687	184	1960
19 a. Gößnitz-Geraer	22 297	11	1650	25 300*	96 540	4,70	3,11	in Kol. 260	2918	206	747
b. Greiz-Brunner	1143	—	488	415	16 165	2,29	4,01	in Kol. 260	1121	in Kol. 260	in Kol. 260
c. Zittau-Reichenberger	18 124	34	2651	3309	103 163	5,30	3,21	in Kol. 260	1082	23	365
b. in Privatverwaltung.											
20 a. Altona-Kieler	11 154*	1045	8892	16 686	367 416	3,20	2,81	5275	15 510	452	3187
b. Schleswigsche	3208*	86	3287	2009	172 496	1,91	2,34	—	16 857	545	1220
21 Bayerische Ostbahnen	19 144	2539	18 238	583 493*	1 671 623	3,27	2,66	10 649	47 284	403	12 552
22 Berlin-Anhaltische	9083*	5050	23 493	21 674	1 065 827	3,86	2,63	36 627	55 509	1273	6550
23 Berlin-Görlitzer	65 349	85 439*	6685	13 551	438 706	4,31	2,89	17 165	32 560	18 866	4908
24 Berlin-Hamburger	9482	9700	17 510	50 105*	1 859 610	6,07	3,90	18 935	66 721	1130	14 404
25 Berlin-Potsdam-Magdeburger	60 335*	2573	in Kol. 256	108 063	964 051	3,07	2,50	in Kol. 260	65 669	721	4103
26 Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c.	101 248*	1139	10 179	49 412*	726 769	3,90	2,75	27 313	5869	494	2116
b. Starg.-Cösl.-Colb.	32 768*	369	3295	15 912*	249 254	2,99	3,05	21 172	4550	383	1640
c. Cöslin-Danziger	24 947*	281	2508	12 113*	174 144	2,40	2,76	24 197	5199	438	1875
d. Vorpommersche	33 563*	378	3374	16 296*	260 650	2,75	3,12	28 871	6204	523	2237
27 Braunschweigische	in Kol. 256	473	17 285	133 580	1 122 047	3,28	2,07	12 600	87 815	—	7263
28 Breslau-Schweidnitz-Freiburger	29 612	535	10 739	4676	435 637	2,93	2,28	in Kol. 260	33 168	178	6624
29 Frankfurt-Hanauer	13 051*	2298	8348	13 230*	249 912	1,77	4,78	—	11 010	210	290
30 Glückstadt-Elmshorner	3297	—	1229	3899	32 284	3,22	3,50	3873*	683	141	391
31 Hessische Ludwigs-E.	32 385*	5332	35 326	29 582	975 428	2,91	2,62	37 495	—	4684	1957
	1026	104	1013	1465	40 983	2,55	3,75	1600	2317	29	1386
32 Homburger	234	56	358	162	8662	1,90	6,56	286	—	—	115
33 Kirchheimer	541 420	9554	38 807	111 500	3 366 803*	4,05*	2,43	—*	81 278	2556	10 631
34 Köln-Mindener	185 167	12 996	2833	32 356	1 376 718	5,63	3,17	in Kol. 260	42 709	1968	18 975
35 a. Leipzig-Dresdener	5398	112	in Kol. 262	187	65 217	2,38	2,35	2500	1488	444	1235
b. Cottbus-Großenhainer	—	—	39	67	20 423	2,34	3,04	571	481	354	181
36 Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	23 999	806	3371	8150	289 843	4,79	4,36	4400	11 768	1529	7532
37 Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	137	3248	3083	199 275	1,89	2,96	5855	20 855	133	1492
38 Märkisch-Posener	—	1805	9015	31 678	774 465	4,42	2,93	15 125	27 401	1961	6136
39 a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	—	1475	6304	41 097	377 720	3,35	2,46	in Kol. 260	15 197	453	3534
b. Halle-Kasseler	—	2002	in Kol. 256	25 825	749 391	2,98	2,43	in Kol. 260	53 937	937	16 729
40 a. Magdeburg-Halberstädter 2c.	—	47	—	1568	177 124	2,98	2,43	in Kol. 260	14 287	248	7158
b. Berlin-Hannoversche	—	—	—	34	3675	2,98	2,43	in Kol. 260	308	[illegible]	151
c. Aschersleben-Könnern											

Ergebnisse.

263	264	265	266		267	268	269			270			271	
meine Verwaltung.					(Fortſ.) B. Ausgaben.									
Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonſtige Ausgaben	Zuſammen.	Durchſchnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchſchnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnſtrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchſchnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchſchnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 267) kommen a. auf die Bahn-Verwaltung.	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 268) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
3009	15 732	120 415	939	125	62 576	4 216 993	32 884	4366	5,45	30,92	66,18	2,90	44,27	1
3214	21 076	149 664	585	78	655 672	10 617 314*	41 539	5515	6,36	30,99	67,51	1,50	66,52	2
1745	6 202*	80 688	1895	252	—	677 472	15 914	2113	4,65	30,54	57,55	11,91	59,80	3
in Kol. 252	1 839	33 677	2895	384	—	868 562	74 683	9915	7,48	22,85	73,28	3,87	44,78	4
475	1 309	22 845*	1115	148	—	202 035	9 860	1309	3,20	33,06	55,63	11,31	40,48	5
824	3 057	48 067	2503	332	—	669 096	34 849	4627	5,15	37,11	55,70	7,19	47,58	6
6583	50 863	284 160	2551	340	—	5 731 296	51 443	6832	6,96	33,12	61,92	4,96	53,40	7
2578	24 938	100 529	3804	505	—	1 548 846	58 602	7779	6,31	25,93	67,58	6,49	53,59	8
1529	4 014	44 660	1619	215	—	807 634	29 283	3888	4,74	44,26	50,21	5,53	57,33	9
3475	105 633*	213 158	2843	377	—	5 486 954	73 179	9717	7,86	33,69	62,43	3,88	56,50	10
6490	38 397	243 726	1775	236	—	4 400 119	32 052	4255	6,96	32,18	62,28	5,54	47,71	11
838	20 266	58 720	2678	356	50 905	1 634 723*	74 543	9897	8,05	37,39	58,90	3,71	72,96	12
1869	26 679*	111 932	2158	285	—	2 398 524	46 250	6140	6,34	31,08	64,25	4,67	61,65	13
3957	25 166	209 368 1 233 482*	1837*	244*	182 365	6 636 967	58 239	7732	6,51	20,39*	75,60*	4,01*	55,36	14
3134	17 160	96 083	678	91	14 138	3 396 999	23 990	3185	5,51	34,51	62,65	2,84	56,09	15
4687	173 705	531 708	4620	613	19 065*	6 576 490	57 137	7586	5,45	31,84	60,05	8,11	47,58	16
644	21 793	89 056	2551	339	—	2 460 042	70 468	9356	6,82	31,91	64,47	3,62	36,12	17a
516	13 415	63 952	2297	305	—	948 295	34 062	4522	6,37	38,09	55,17	6,74	52,33	- b
356	7 062	39 255	1735	230	—	591 681	26 146	3471	6,17	33,20	60,17	6,63	52,93	- c
107	3 398	12 825	2075	276	—	94 152	15 235	2023	5,89	36,76	49,62	13,62	42,13	- d
389	50 838	79 019	3203	425	5 446	629 707	25 525	3389	6,10	37,86	49,48	12,66	51,76	- e
606	20 781	38 218	2369	315	—	1 000 154	62 006	8232	9,19	40,12	56,06	3,82	63,96	18
136	953	4 960	1076	143	—	128 663	27 910	3706	6,27	21,11	75,03	3,86	65,77	19a
—	—	1 121	719	95	620*	25 845	16 567	2200	3,67	31,47	64,08	4,45	70,49	- b
65	242	1 777	501	66	—	159 719	44 991	5973	8,20	34,30	64,59	1,11	90,35	- c
664	13 834	38 922	1209	160	—	681 064	21 151	2808	5,94	40,34	53,95	5,71	45,34	20a
388	7 091	26 101	856	114	—	359 775	11 796	1566	3,97	44,80	47,95	7,25	58,05	- b
1892	8 906	81 686	999	133	—	2 450 643*	29 959*	3978*	4,79*	28,46*	68,21*	3,33*	40,11*	21
in Kol. 252	15 479	115 438	2349	312	—	1 722 703	35 055	4654	6,23	31,43	61,87	6,70	35,18	22
920	4 750	79 169	2868	381	—	664 426	24 073	3196	6,53	22,05	66,03	11,92	55,38	23
4467	11 742	117 399	2956	392	159 190*	2 715 480	68 366	9077	8,87	22,66	72,75	4,59	62,03	24
2516	5 232	78 241	4004	532	—	1 600 833	81 926	10 877	6,11	34,89	60,22	4,89	43,21	25
622	3 593	40 007	1353	180	—	1 113 251	37 635	4997	5,82	31,12	65,28	3,60	38,18	26a
483	2 786	31 014	1357	180	—	426 339	18 658	2477	5,12	34,26	58,46	7,28	60,53	- b
551	3 183	35 443	1351	180	—	353 571	13 510	1794	4,88	40,72	49,25	10,03	86,29	- c
658	3 798	42 291	1388	184	—	495 488	16 267	2160	5,22	38,86	52,60	8,54	57,82	- d
in Kol. 262	23 432	131 110	3540*	470*	—	1 884 474	50 877*	6755*	5,51	33,50	59,54	6,96	43,52	27
1822	3 606	45 398	1991	264	—	710 858	31 178	4139	4,78	32,33	61,29	6,38	39,91	28
i. K. 241, 247 u. 252.	4 174	15 684	2872	381	25 980	361 863	66 275	8798	6,91	20,92	74,41	4,67	53,60	29
46	523	5 657	1257	167	—	78 289	17 397	2310	7,80	51,54	41,24	7,32	60,44	30
2855	14 292	61 283	1356	180	14 744	1 334 280	29 532	3920	3,99	21,43	73,92	4,65	39,84	31
290	3 177	8 799	3651	485	—	80 365	33 346	4427	15,01	38,05	51,0	10,95	42,87	32
—	37	438	506	67	—	13 483	15 587	2070	2,96	32,51	64,24	3,25	54,88	33
4180	71 281*	169 926	2396	318	—	5 500 884*	77 568*	10 298	6,61	35,71	61,20	3,09	44,63	34
—	105 937* 6 778	176 367	2345*	311*	—	2 151 342	71 640	9511	8,80	27,81	63,99	8,20	53,88	35a
—	117	5 784	546	72	—	114 790*	10 830	1438	4,19	38,15	56,81	5,04	67,28	- b
186	562	2 335	2919	387	—	32 011	40 014	5309	3,66	28,91	63,80	7,29	47,45	36
1112	2 582	21 923	1486	197	—	422 918	28 672	3807	6,97	26,28	68,54	5,18	54,17	37
670	6 992*	35 597	988	131	—	359 857	9983	1325	3,42	34,73	55,38	9,89	66,38	38
3636	28 577	82 836	4279	568	114 839	1 260 077	65 086	8641	7,19	25,14	67,63	7,23	42,06	39a
541	3 555	23 280	1050	139	—	648 279	29 254	3884	5,76	38,14	58,26	3,60	47,51	- b
3629	10 077	85 309	1951	260	—	1 361 699	31 189	4141	5,37	38,70	55,03	6,27	40,90	40a
961	984	23 638	916	122	—	304 840	11 816	1569	5,37	34,15	58,10	7,75	87,30	- b
21	24	509	135	18	—	6284	2 192	291	5,37	49,49	44,36	6,15	99,63	

A. Deutsche Eisenbahnen.	253	254	255	256	257	258		259	260	261	262
								(Fortſ.) IV. Finanz-			
	(Fortſ.) B. Ausgaben. 2) Für die Transport-Verwaltung.							3) Für die allge-			
	Wagen-miethe (u. Konventional-ſtrafen).	Entſchädigungen im Güter-Verkehre.	Druckſachen u. Büreau-bedürfniſſe.	Sonſtige Ausgaben.	Zuſammen.	Durchſchnittlich a. pro Nutzmeile.	Durchſchnittlich b. pro Achsmeile.	Beſoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorſtände ꝛc.	Beſoldung der Büreau- u. Kaſſen-Beamten.	Gerichtskoſten, Stempel, Porto und Inſerate.	Druckſachen, Schreibmaterialien u. ſonſtige Büreaubedürfniſſe.
II. Privatbahnen (Fortſ.)	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
41 Niederſchleſiſche Zweigbahn	7679*	53	3102	1861	87 965	3,13	2,12	450	13 187	276	1831
42 Nordhauſen-Erfurter	2953	324	1119	1027	79 960	3,04	4,39	4514	7592	—	3278
43 Oberheſſiſche	—	125	2636	568	96 921	1,18	3,15	s. K. 260	11 990	262	522
44 Oſtpreußiſche Südbahn	2874	79	2520	3280	175 608	2,49	2,17	4100	13 109	1147	1691
45 Pfälziſche Eiſenbahnen	35 648	750	22 114	68 698	1 012 653	2,15	—	4917	48 117	—	s. K. 263
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	57 923	170	10 188	14 520	439 962	3,37	2,36	24 818	32 940	20 395	6638
47 Rheiniſche	133 384*	17 921	30 148	650	2 559 778	3,04	2,44	6000	124 555	3478	11 671
48 Taunus-E.	—	2180	7918	5673	185 437	3,64	2,34	4228	9940	s. K. 262	5214
49 a. Thüringiſche	251 144	10 706	30 397	53 481	1 677 839	4,15	3,28	8363	55 500	3343	9052
b. Werra-E.	40 565	1725	4450	7029	276 024	3,81	3,18	4462	14 457	711	1266
50 Tilſit-Inſterburger	586	207	609	998	25 265	2,28	2,21	5100	3765	212	664
B. Oeſterreichiſche Bahnen											
51 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	20 547	11 595	922 803	5,64	3,73	22 514	26 912	s. K. 262	13 891
b. ſüdliche Linie	—	—	4007	1798	120 032	4,23	8,52	6984	8360	„ „ 262	4376
52 Alföld-Fiumaner	—	—	11 569	604	316 417	4,38	4,04	s. K. 260	52 917	4817	4929
53 Arad-Temesvarer	—	—	867	57	45 472	5,14	5,35	„ „ 260	4166	s. K. 262	461
54 Auſſig-Teplitzer	—	—	8468	3261	236 767	5,02	3,59	9633	23 704	13 717	2032
55 Böhmiſche Nordbahn	—	—	8866	4008	220 098	3,26	3,97	s. K. 260	22 812	s. K. 262	8512
56 Böhmiſche Weſtbahn	—	—	11 172	3753	446 108	3,47	2,69	27 954	55 908	3475	8035
57 Buſchtěhrader	—	—	32 307	5369*	475 244	4,90	3,66	—	31 545	3759	2691
58 Dux-Bodenbacher	—	—	518	—	17 977	4,75	8,43	s. K. 260	682	s. K. 262	511
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	2988	19 606*	122 603	6,23	5,08	3760	9065	309	828
60 Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn	—	—	36 953	74 020	1 479 966	5,14	2,84	s. K. 260	115 700	4235	22 790
61 Graz-Köflacher	—	—	2279	112	114 648	4,22	3,59	3200	7816	2385	1227
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordbahn	—	—	74 334	143 115	3 622 652	5,04	2,34	26 867	220 420	45 335	17 672
b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	—	—	5430	15 909	360 465	5,97	4,76	—	20 880	2921	1506
c. Oſtrau-Friedlander	—	—	—	—	23 510	3,08	3,27	in Kolonne 260	3530	s. K. 262	368
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	21 554	11 591	574 302	3,05	3,23		20 122	17 523	8918
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	—	—	51 441	55 832	1 968 400	4,52	3,82		18 146	14 830	in Kolonne 263
b. Neumarkt-Braunau	—	—	4815	2244	112 514	4,02	3,82		1189	87	
c. Budw.-Summerau	—	—	3320	742	43 788	7,38	3,82		265	19	
d. Lambach-Gmunden	—	—	1288	4658	84 267	4,06	5,05		200	25	
e. Pferdebahn	—	—	1314	5889	160 056	—	10,62		100	3	
65 Kaſchau-Oderberger	14 355	—	9960	2050	186 336	6,27	6,13	8667	9929	1116	1333
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	14 657	544	—	364 845	2,88	3,0	5333	41 017	20 674	10 587
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	22 878	8405	751 509	7,04	6,51	s. K. 260	60 437	18 055	s. K. 263
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	4839	3115	141 736	6,68	6,51	„ „ 260	9249	1118	„ „ 263
c. Rumäniſche Linie	—	—	9627	8635	343 493	9,36	6,51	„ „ 260	21 885	s. K. 262	9087
68 Mohacs-Fünfkirchener	4823	563	3292	6759	166 676	5,90	3,32	7934	6420	402	2210
69 Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	—	88	27 288	1060	492 513*	4,81	4,97	s. K. 260	68 337	4368	3123
70 a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	—*	—*	108 839	67 500	6 443 213	4,72	2,48	„ „ 260	121 093	11 176	100 200
b. Brünn-Roſſitzer	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	974*	—
71 I. Siebenbürger	—	—	17 223	8709	390 190	5,25	3,97	in Kolonne 260	27 106	949	9991
72 Südbahn und Tiroler	5772	—	135 189	14 920	5 662 028	4,04	2,76		156 705	44 464	3079
73 Süd-Norddeutſche	40 164	864	27 737	16 404	813 642	5,39	4,70		48 668	4409	3538
74 Theiß-Bahn	—	—	13 706	13 237	1 202 550	5,74	3,48		48 763	s. K. 262	5738
75 Turnau-Kralup-Prager	—	—*	4262	2276	106 398	2,89	2,12	s. K. 279	11 139	2869	3181
76 Ungariſche Nordoſt-E.	—	—	6627	959	101 904	9,20	6,30	3976	12 922	s. K. 262	9054
77 Ungariſche Oſtbahn	—	229	5767	33 960*	212 783	5,69	5,23	10 739	9958	2080	5303
78 Ungariſche Weſtbahn	—	—	—	—	41 134	6,96	7,68	s. K. 260	6285	s. K. 262	6344
C. Fremdländiſche Bahnen.											
79 Niederländiſche Staats-E.	—	4155	17 806	78 098	965 989	2,22	2,87	7364	88 785	6001	8301
80 Grand Central Belge	—	22 810	13 360	39 224*	1 291 121	2,97	2,97	s. K. 260	64 792*	2647	s. K. 255
81 Lüttich-Maſtrichter	—	600	2511	5803	68 318	2,84	3,43	2266	6436	156	279
82 Niederländiſche Central-E.	—	32	1557	835	89 427	2,22	2,96	6832	7772	1216	827
83 Niederländiſche Rhein-E.	36 963	3902	s. K. 256	25 615	820 526	3,46	3,97	13 115	18 485	3754	2427
84 a. Warſchau-Wiener	162 888	4652	11 636	79 395	1 036 020	3,66	2,21	46 429	66 064	223	25 963
b. Warſchau-Bromberger	47 611	581	1875	8889	338 758	3,55	3,86	20 377	31 138	76	617

Ergebnisse.

263	264	265	266		267	268	269			270			271	
meine Verwaltung.					(Forts.) B. Ausgaben.									
Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 267) kommen a. auf die Bahn-Verwaltung.	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 268) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente				
1145	538	17 427	1834	243	—	164 828	17 350	2302	5,96	36,06	53,37	10,57	46,40	41
in Kol. 262	528	15 892	1567	208	16 000*	155 780	15 363	2040	5,92	31,43	57,20	11,37	82,98	42
309	3704	16 787	769	102	—	202 485	9280	1232	3,09	43,54	47,67	8,29	97,50	43
1522	6946	28 515	933	124	—	340 858	11 150	1480	4,83	40,12	51,52	8,36	52,14	44
11 580	25 726	90 340	2071	275	—	1 825 227	41 903	5563	3,89	39,67	55,39	4,94	51,24	45
1270	1244	87 305	2151	286	—	747 720	18 444	2449	5,73	29,48	58,84	11,68	47,14	46
21 307	20 855*	187 872	1788	237	—*	3 883 250	37 013	4914	4,62	29,34	65,83	4,83	36,59	47
6949	—	26 361	3905	518	—	255 660	37 875	5026	5,62	17,16	72,53	10,31	43,91	48
2289	28 255	106 802	2232	296	—	2 384 685	49 837	6617	6,33	25,16	70,36	4,48	49,18	49a
911	4328	26 135	1151	153	63 479	519 239	22 864	3036	7,16	33,70	60,56	5,74	57,91	- b
198	759	10 698	1494	198	—	61 382	8573	1138	5,53	41,41	41,16	17,43	61,35	50
in Kol. 262	20 210	83 557	1920	255	—	1 380 795	31 735	4213	8,44	27,11	66,83	6,06	56,57	51a
„ „ 262	6228	25 948	1904	253	—	220 722	16 194	2151	7,77	33,86	54,38	11,76	139,68	- b
—	25 202	87 865	1997	265	—	633 639	14 401	1912	8,76	36,20	49,93	13,87	67,53	52
in Kol. 262	3326	7953	1048	139	—	89 067	11 734	1557	10,06	40,02	51,05	8,93	76,55	53
241	1549	50 876	5916	785	—	473 916	55 106	7316	10,01	39,31	49,96	10,73	45,04	54
4028	2566	37 918	1970	261	—	336 198	17 466	2319	4,94	23,25	65,47	11,28	43,53	55
2389	3980	101 691	3814	506	23 936	928 034	34 810	4621	7,23	39,41	49,34	11,25	41,73	56
2877	4077*	44 949	1564	208	—	842 357	29 310	3891	8,67	38,24	56,44	5,32	54,62	57
in Kol. 262	67	1280	190	25	—	30 907	4580	608	8,17	37,70	58,16	4,14	63,83	58
1600	1892	17 454	1941	258	—	187 752	20 884	2773	9,54	25,40	65,30	9,30	64,88	59
15 115	26 006	183 846	2530	336	—	2 812 898	38 697	5138	9,77	40,85	52,61	6,54	46,94	60
2100	568	17 296	3257	432	—	188 280	35 457	4707	6,93	29,92	60,89	9,19	34,47	61
5227	68 125	383 646	4971	660	—	5 490 592	71 149	9446	7,64	27,03	65,98	6,99	35,14	62a
427	2616	28 353	1494	198	—	612 913	32 202	4287	10,15	36,56	58,81	4,63	73,84	- b
in Kol. 262	1524	5422	1227	163	400*	47 770	10 808	1435	6,25	38,92	49,63	11,45	34,35	- c
„ „ 264	2382	48 915	1029	136	—	909 738	19 136	2541	4,89	31,49	63,13	5,38	44,98	63
29 041	9243	71 260	1342	178	—	2 788 082	52 496	6965	6,41	26,84	70,60	2,56	39,05	64a
1903	603	3782	477	63	—	141 813	17 883	2374	5,07	17,99	79,34	2,67	58,86	- b
424	135	843	125	17	—	62 633	9252	1228	10,55	28,74	69,91	1,35	131,59	- c
320	633	1178	308	41	—	116 388	30 468	4045	5,61	26,59	72,40	1,01	66,02	- d
160	986	1149	127	17	—	187,674	19 015	2525	—	14,05	85,28	0,67	121,94	- e
8384	7612	37 041	1952	259	—	424 940	22 389	2972	14,31	47,43	43,85	8,72	86,93	65
8224	28 714	114 549	1865	248	—	927 163	15 098	2004	7,33	48,29	39,35	12,36	79,96	66
13 044	14 397	105 933	3015	400	—	1 169 142	33 280	4418	10,94	26,66	64,28	9,06	88,24	67a
2932	in Kol. 263	13 299	1119	148	—	384 220*	32 315	4289	18,09	59,65	36,89	3,46	184,63	- b
in Kol. 262	2215	33 187	1337	178	—	576 091*	23 211	3082	15,70	34,62	59,62	5,76	133,48	- c
1906	849	19 721	2441	324	—	283 856	35 131	4664	10,05	34,33	58,72	6,95	46,91	68
878	51 845	128 551*	1918	255	—	861 523*	12 858	1707	8,42	27,91	57,17	14,92	71,23	69
in Kol. 264	124 962*	357 431	1686	224	—	10 263 198	48 409	6426	7,52	33,74	62,78	3,48	39,93	70a
—	—	974	258	34	—	202 592	53 596	7121	9,97	—	—	—	46,56	- b
8793	17 895	64 734	1682	223	—	748 364	19 448	2582	10,08	39,21	52,14	8,65	71,85	71
in Kol. 264	121 252	325 500	1221	162	—	8 249 938	30 936	4107	5,59	27,42	68,63	3,95	35,62	72
911	14 003	71 529	2381	316	—	1 346 711	44 816	5950	8,92	34,27	60,42	5,31	71,43	73
in Kol. 262	32 344	86 845	1123	149	—	1 950 725	25 233	3350	9,31	33,90	61,65	4,45	43,98*	74
3970*	906	22 065	1915	254	—	164 484	14 278	1895	4,47	21,89	64,69	13,42	21,80	75
2766	971	29 689	1481	196	—	161 959	8082	1073	14,62	18,75	62,92	18,33	79,41	76
5836	14 194	48 110	2195	291	—	346 109	15 789	2096	8,29	24,69	61,49	13,90	67,04	77
in Kol. 262	3313	15 942	1026	136	—	78 900	5078	674	12,45	23,86	55,94	20,20	120,66	78
2389	16 254	128 094	1034	137	—	1 440 469	11 628	1544	3,31	24,05	67,06	8,89	51,62	79
2263	135	69 837	907*	120*	44 274	1 865 152	24 210*	3214*	4,29	25,26	70,91	3,83	49,61	80
340	210	9687	2509	333	—	127 932	33 143	4400	5,33	39,03	53,40	7,57	62,19	81
161	6786	23 594	1759	233	—	193 029	14 395	1911	4,79	41,45	46,33	12,22	63,89	82
in Kol. 264	7048	44 829	1611	214	34 571	1 105 366	39 718	5273	4,67	19,19	76,62	4,19	37,63	83
1813	17 072	157 566	3395	451	—	1 665 060	35 885	4764	5,88	28,12	62,22	9,46	49,55	84a
—	4617	62 383	3166	420	—	829 575	42 110	5591	8,77	51,65	40,83	7,52	98,53	- b

(Fortſ.) **IV. Finanz=**

A. Deutſche Eiſenbahnen.

Nr.	Bahn	272 C. Ueberſchuß. Der Ueberſchuß beträgt: a. überhaupt. Thlr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	c. Procente des Geſammt-Anlage-Kapitals.	273 Außerdem Beſtand aus dem Vorjahre. Thlr.	274 Verwendung a. zur Verzinſung der Anleihen. Thlr.	274 b. zur Amortiſation Thlr.	275 zur Eiſenbahn-Steuer. Thlr.	276 a. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm=Actien. Proc.	276 b. Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badiſche	5 307 780	41 359	5495	7,16	—	—	—	—	—	—
2	Bayeriſche	5 343 524*	20 906	2776	4,47*	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	455 426	10 698	1420	3,24	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	1 070 805	92 072	12 223	15,12	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgiſche	297 042	14 497	1925	5,33	—	—*	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	737 076*	38 389	5097	6,45	—	—	—	—	—	—
7	Hannoverſche	5 000 674*	44 885	5961	8,61*	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weſer-B.	1 341 168	50 744	6736	8,25	—	—	—	—	—	—
9	Naſſauiſche	600 926	21 788	2893	2,97	—	—	—	—	—	—
10	Niederſchl.-Märk. u. Schleſ.Geb.	4 223 808	56 332	7480	7,83	3753*	553 237	221 062*	—	4,0	275 790*
11	Preuß. Oſtbahn	4 823 308	35 135	4665	7,93	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	605 652	27 618	3667	3,43	—	—	—	—	—	—
13	Weſtfäliſche	1 492 032	28 770	3820	6,24	—	—	—	—	—	—
14	Sächſiſche Staats-E.	5 351 211	46 957	6234	7,07	—	—	—	—	—	—
15	Württembergiſche	2 658 608	18 775	2492	2,99	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergiſch-Märkiſche / b. Heſſiſche Nordbahn	7 245 679	62 951	8358	7,16	—	2 805 950*	226 786	125 000	7¼ reſp. 2¼*	2 400 000
17	a. Oberſchleſiſche	4 351 581*	124 651	16 549	18,92	—	584 827	120 266	276 256	13⅔	1 722 847
	b. Breslau-Poſen-Glogauer	863 703	31 024	4119	6,77	—	454 151	38 841	—	—	—
	c. Stargard-Poſener	526 145	23 250	3087	7,44	—	91 657	20 843	6579	4½	225 000
	d. Neiſſe-Brieger	129 318	20 925	2778	9,81	—	10 825	2220	6230	4½	52 650
	e. Wilhelms-Bahn	586 848	23 788	3158	6,26	—	153 726	34 922	6918	5,0*	238 782*
18	Rhein-Nahe-E.	563 611	34 942	4639	3,44	—	367 200	45 300	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	66 968	14 526	1929	4,45	—	—	—	—	4,0*	33 884*
	b. Greiz-Brunner	10 817	6934	920	2,76	20	—	—	—	2,20*	6160*
	c. Zittau-Reichenberger	17 258	4862	645	0,475	—	—	—	—	—*	16 945*
	b) in Privatverwaltung.										
20	a. Altona-Kieler	820 928	25 495	3385	7,68	—	146 706	47 500	—	7	430 500
	b. Schleswigſche	260 033*	8526	1132	3,02	—	224 437	25 000	—	—*	78 609
21	Bayeriſche Oſtbahnen	3 650 637	44 629	5925	11,19	44 090	—	—	—	8	2 751 050
22	Berlin-Anhaltiſche	2 788 879	56 750	7535	16,405	1223	375 000	50 000	292 187	18½	1 572 500
23	Berlin-Görlitzer	473 655	17 161	2278	3,91	392	62 030	6720	7051	—	—
24	Berlin-Hamburger	1 662 549	41 857	5557	11,58	—	278 083	142 500	—*	10,375*	830 000
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	2 104 119	107 682	14 297	14,12	78 663	335 454	95 900	168 750	14*	1 150 000*
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1 802 264	60 928	8089	11,35	6935	29 228	15 678	171 752	11 5/12	1 175 917
	b. Starg.-Cösl.-Colb.	277 898	12 162	1615	2,91	—	248 433*	—	—	—	—
	c. Cöslin-Danziger	56 153	2146	285	0,68	—	—*	—	—	—	—
	d. Vorpommerſche	361 414	11 865	1575	3,21	—	299 715*	—	—	—	—
27	Braunſchweigiſche	2 445 221	66 016*	8765*	14,46*	—	—*	—	—	—	—
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	1 070 147	46 936	6232	8,56	3211	230 500	27 000	60 563	9½	484 500
29	Frankfurt-Hanauer	313 285	57 378	7617	9,26	14 216*	61 485	12 457	10 072	7,1	121 714
30	Glückſtadt-Elmshorner	51 252	11 389	1512	5,03	—	9759	—	—	3	11 925
31	Heſſiſche Ludwigs-E.	2 014 309	44 584	5919	9,87*	246 410	441 489	48 357	—*	11*	1 334 571*
32	Homburger	107 100	44 440	5900	6,69	35	27 301	10 057	2857	12*	54 857
33	Kirchheimer	11 083	12 813	1701	4,98	—	—	—	—	4	5623
34	Köln-Mindener	7 634 870*	107 659	14 294	11,25	—	1 897 575	195 977*	421 775	11,2	2 912 000
35	a. Leipzig-Dresdener	1 864 034	62 072	8241	11,19	—	376 208	47 500	—	19	1 425 000
	b. Cottbus-Großenhainer	70 464*	6647	882	4,42	—	—	—	2086	1	5000
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	35 429	44 286	5875	28,49	14 581	—	—	—	20	20 229
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg)	357 874	24 263	3221	5,22	—	35 000	3500	—	4	246 320
38	Märkiſch-Poſener	182 237	5056	671	1,21	34 249	5361*	—	4851	—	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	1 735 970	89 668	11 905	17,24	—	279 423	76 400	147 656	16	840 000
	b. Halle-Kaſſeler	715 992	32 310	4289	6,64	—	—	—	—	—	—
40	a. Magdeburg-Halberſtädter ꝛc.	1 967 621*	45 067	5983	9,46	—	655 832*	104 512*	18 889	8½*	867 000*
	b. Berlin-Hannoverſche	44 347	1719	228	—	—	—	—	—	—	—
	c. Aſchersleben-Könnern	31	8	1	—	—	—	—	—	—	—

Ergebnisse.

(Forts.) C. Ueberschuß.

277		278	279				280	
des Ueberschusses (incl. Kol. 273).								
zur Einlage		Zuschuß zum Pensions-Fonds.	a.		b.		auf die nächste Rechnung übertragen.	
a. in den Reserve-	b. in den Erneuerungs- Fonds.		zu sonstigen Zwecken:					
Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	1
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	an die Großherzogl. Staatskasse abgeliefert	455 426	. . . . .	—	—	3
—	—	—	an die Staatskassen abgeliefert . .	1 070 805	. . . . .	—	—	4
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	5
—	—	in Kol. 264	an die General-Staatskasse abgeliefert .	737 076	. . . . .	—	—	6
—	—	—*	. . . . .	—	. . . . .	—	—	7
—	—	—	an die Staatskassen abgeliefert . .	593 434	zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Erweiterung der Bahnanlagen . .	317 373	430 361*	8
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	9
—	—	—	an die Staatskasse abgeliefert . .	3 177 472	. . . . .	—	—	10
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	11
—	—	in Kol. 264	. . . . .	—	. . . . .	—	—	12
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	13
—	in Kol. 265	in Kol. 265	zur Vervollständigung der Bahnanlagen .	69 523	. . . . .	—	—	14
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	15
229 267	1 399 738	in Kol. 264	zur Verzinsung v. Kapitalien f. Betriebsmittel	62 883	. . . . .	—	—	16
—	1 025 197	—	zur Superdividende des Staats zur Dotirung des Erneuerungsfonds der Rollbahn	657 142 43 668	zur Tantième des Verwaltungsraths Zuschuß zur Verzinsung der Actien der Wilhelmsbahn	5490 47010	—	17a
—	370 711	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
—	182 066	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- c
3375	29 500	—	der Oberschlesischen Eisenbahn überwiesen	24 518	. . . . .	—	—	- d
152 500	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- e
—	—	—	zur Rückerstattung an d. Staate geleistete Zinszuschüsse	151 111	. . . . .	—	—	18
—	8046	264	zur Verzinsung der Herzogl. Sachsen-Altenburgischen Betheiligungssumme von 750 000 Thlr. .	24 774	. . . . .	—	—	19a
—	4617	—	. . . . .	—	. . . . .	—	60	- b
—	—	313	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- c
17 331	—	3000	zur Deckung eines Zinsverlustes . .	4500	Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Schleswigschen Eisenbahn . . .	171 391	—	20a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
285 714	—	145 052*	zu Ausgaben auf den Bestand der Vorjahre . Antheil des Staats sonstige Antheile	13 971 172 574 67 984	zur Remuneration des Personals zu Ergänzungsbauten	102 421* 99 005	55 954	21
—	395 538	in Kol. 264	für Reparatur und Erweiterungsbauten	55 323	für Entschädigung bei Unfällen .	49 553	—	22
9800	87 520	—	zu 5 Proc. Zinsen d. Prioritäts Stamm-Actien	275 000	. . . . .	—	25 926	23
404 466	—	7500	. . . . .	—	. . . . .	—	—	24
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	432 678	25
182 503	127 625	5709	zur Sterbekasse zu Unterstützungen z. Verzinsung d. Obligation d. Hinterpommersch Bahn	242 4072 55 398	zur Verzinsung d. Obligationen d. Cöslin-Danziger E. zur Tantième für den Verwaltungsrath .	29 799 4000	7276	26a
—	21 697	4426	zur Beamten-Sterbekasse . . .	188	zu Unterstützungen . . .	3154	—	- b
—	27 311	5058	zur Beamten-Sterbekasse zu Unterstützungen	214 3607	Beitrag zur Unterhaltung der Transportmittel an erer Bahnen	19 963	—	- c
—	45 770	6035	zur Beamten-Sterbekasse zu Unterstützungen	256 4302	Beitrag zur Unterhaltung der Transportmittel anderer Bahnen	5336	—	- d
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	27
—	177 000	5000	zur Erstattung von Zinsen an den Baufonds . zur Rücklage in den Baufonds .	48 750 28 000	zur Tantième der Direktoren .	4295	7750	28
38 661	9336	1286	zur Tantième für die Beamten rc. .	6615	zur Rückzahlung eines Vorschusses aus dem mit der hessischen Ludwigs-B. gemeinsch. Reservefonds .	65 875	—	29
*11 208	—	—	zu 4½ Proc. Zins. d. Prioritäts-Stamm-Actien	18 360	. . . . .	—	—	30
6143	123 143	8571	zu Tantièmen d. Verwaltungsraths und der Beamten	45 544	Subventionsbeitrag zur Gotthardbahn . zur Krankenkasse	22 857 2857	227 187	31
8000	—	500	zur Tantième des Verwaltungsraths .	3487	. . . . .	—	76	32
389	3899	—	zur Verzinsung der Anleihen . .	1125	. . . . .	—	47	33
24 893	701 322	5099*	zur Extradividende des Staats . .	1 021 937	zu Zinsen für Vorschüsse, Tantièmen rc. zur Kaiser-Wilhelm-Stiftung .	449 292 5000	—	34
—	—	10 000	zur Tantième des Bevollmächtigten .	2851	. . . . .	—	2475	35a
1200	10 800	1272	Beitrag zur Arbeiter-Krankenkasse .	106	zu 5 Proc. Zinsen d. Prioritäts-Stamm-Actien	50 000	—	- b
4876	5716	571	zu Neubauten	2582	. . . . .	—	16 036	36
69 989	—	—	zur Verzinsung d. Antheils an dem Anlage-Kapital der Trajekt-Anstalt bei Lauenburg .	3065	. . . . .	—	—	37
—	20 000	—	zur Vertheilung als Dividende pro II. Semester 1870 für die Stamm-Prioritäts-Actien .	181 250	. . . . .	—	5024	38
—	206 642	5050	zu Betriebs-Ausgab. d. Str. Nordhaus. Nüxei	121 334	zu extraordinairen Ausgaben . .	59 465	—	39a
—	—	3820	zu Gratifikationen und Unterstützungen zu sonstigen Ausgaben	8993 10 487	dem Baufonds überwiesen . .	697 690	—	- b
—	223 950	—	zu einer Extra-Reserve . . .	437 438	. . . . .	—	—	40a
—	—	—	dem Baufonds überwiesen . .	44 347	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	dem Baufonds überwiesen . .	31	. . . . .	—	—	- c

(Fortſ.) **IV. Finanz-**

A. Deutſche Eiſenbahnen.

	272				273	274		275	276	
	C. Ueberſchuß.									
	Der Ueberſchuß beträgt:				Außerdem Beſtand aus dem Vorjahre.	Verwendung				
	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Geſammt-Anlage-Kapitals.		a. zur Verzinſung der Anleihen.	b. zur Amortiſation der Anleihen.	zur Eiſenbahn-Steuer.	a. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm-Actien.	b. zu Zinſen und Dividenden für die Stamm-Actien.
II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.
41 Niederſchleſiſche Zweigbahn	190 381	20 040	2661	6,03	46	44 488*	15 722	2354	5	70 610
42 Nordhauſen-Erfurter	31 957*	3151	418	1,03	607	20 000	—	—	—*	—*
43 Oberheſſiſche	4545	208	28	0,029	—	—	—	—	—	—
44 Oſtpreußiſche Südbahn	312 857	10 234	1359	—*	—	198 475	21 000	—	—	—
45 Pfälziſche Eiſenbahnen	1 739 928	39 879	5295	7,09	1000	252 042	38 114	—	11,75*	1 317 278
46 Rechte-Oder-Ufer-E.	838 523	20 684	2746	5,42	5666	—	—	—	5 u. 3,65*	648 806*
47 Rheiniſche	6 738 311	64 144	8516	8,82	—	1 002 903*	164 034	461 167	10*	3 600 682*
48 Taunus-E.	326 593	48 384	6420	9,15	—	36 358	8000	17 119	10,4	178 286
49 a. Thüringiſche	2 463 768	51 489	6836	8,67	95 625	495 659*	143 500	95 625*	10,5 reſp. 4	1 367 690*
b. Werra-E.	377 417	16 619	2206	4,57	—	161 117	18 800	3876	3	150 207
50 Tilſit-Inſterburger	38 663	5400	717	1,34	—	—	—	—	—	—
B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
51 Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	1 059 893	24 360	3234	5,11	—	—	—	—	—	—
b. ſüdliche Linie	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Alföld-Fiumaner	304 611	6923	919	1,24	—	268 748*	—*	—	—*	—*
53 Arad-Temesvarer	27 281	3594	477	0,72	—	26 904*	—	37	—*	—*
54 Auſſig-Teplitzer	578 286	67 243	8928	7,94	5497	200 401	18 500*	9967*	12	280 560
55 Böhmiſche Nordbahn	436 117	22 656	3008	5,54	758	127 570	40 000	1114	4	209 108
56 Böhmiſche Weſtbahn	1 295 928	48 609	6454	7,31	198	469 910	58 978	71 662	8,25	660 000
57 Buſchtěhrader	699 943	24 354	3234	—	2889	—	20 300*	50 722*	18,1*	436 433*
58 Dux-Bodenbacher	17 511	2595	345	0,35	—	16 270	—	1241	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	101 619	11 304	1501	2,21	—	98 419*	3200*	—	—*	—*
60 Galiziſche Carl-Ludwig-B.	3 179 634*	43 742	5807	6,49	133 333	787 632	130 536*	329 332	8,5	2 003 847
61 Graz-Köflacher	357 802	67 383	8945	15,56	—	48 802	2266	35 656	12*	230 987*
62 a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	10 133 532*	131 315	17 434	16,66	3 333 333	317 659*	29 400	1 392 198	16,19	7 676 917
b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	217 118	11 440	1519	1,46	—	201 004*	—*	12 647	—	—
c. Oſtrau-Friedlander	91 308	20 658	2743	5,35	—	47 418	in Kol. 274a	10 744	2,74	26 508
63 Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	1 112 679*	23 405	3107	2,63	—	1 045 465*	—*	15 235*	—*	—*
64 Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	4 351 305*	81 930	10 870	7,37	13 834	1 774 702*	124 047	418 946	7,93	1 916 160
b. Neumarkt-Braunau	99 143	12 502	1660	2,32	—	95 175*	3334	—	—	—
c. Budweis-Summerau	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Lambach-Gmundener	59 906	15 682	2082	—	—	—	—	—	—	—
e. Pferdebahn	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaſchau-Oderberger	63 891	3366	447	0,23*	—	—	—	—	0,68	63 891
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	232 364	3784	503	0,39	—	232 364*	—	—	—*	—*
67 a. Lemberg-Czernowitzer	155 268	4420	587	0,95	—	69 148*	—*	—	—*	—*
b. Czernowitz-Suczawaer	—*	—	—	—	—	—*	—*	—	—	—
c. Rumäniſche Linie	—*	—	—	—	—	—*	—*	—	—*	—*
68 Mohacs-Fünfkirchener	321 282	39 763	5279	6,80	—	212 138*	4467*	31 748	—	—
69 Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	347 883*	5192	689	0,71	—	345 462*	—	1426	—*	—*
70 a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	15 441 884*	72 836	9670	11,02	6 884 894	5 421 339	527 520*	1 746 192	12,0	7 599 204
b. Brünn-Roſſitzer	233 037	61 650	8191	8,01	—	16 929	2607	16 786	2	1792
71 I. Siebenbürger	293 212	7620	1011	1,256	—	279 863*	—*	—	—*	—*
72 Südbahn und Tiroler	14 908 603*	55 904	7422	7,92	2 377 659	16 267 840	1 118 533	719 166	4	4 000 000
73 Süd-Norddeutſche	538 575	17 922	2379	3,19	—	216 800	156 400	69 075	0,917*	96 300*
74 Theißbahn	2 485 063	32 144	4268	7,74	2116	1 050 000	68 147	213 371*	10	1 102 334
75 Turnau-Kralup-Prager	498 771	43 296	5748	10,38	281	114 587	17 488	49 569	9	240 000
76 Ungariſche Nordoſt-E.	41 990	2095	278	—	—	22 591*	—*	—	—*	—
77 Ungariſche Oſtbahn	170 145	7762	1031	0,78	—	—	—	—	—	—
78 Ungariſche Weſtbahn	—	—	—	—	—	—*	—	—	—*	—
C. Fremdländiſche Bahnen.										
79 Niederländiſche Staats-E.	1 349 944	10 897	1447	—	72 039	14 601	2286	—	5,75	341 318
80 Grand Central Belge	1 879 251	24 393*	3239*	5,04	—	—*	—	—	—	—
81 Lüttich-Maſtrichter	77 790	20 153	2676	3,17	—	71 257	6533	—	—	—
82 Niederländiſche Central-E.	109 082	8134	1080	1,87	1010	87 846	20 758	—	—	—
83 Niederländiſche Rhein-E.	1 831 843	65 823	8738	8,30	146	379 535	—	38 393	7,66	1 313 657
84 a. Warſchau-Wiener	1 695 524	36 541	4852	11,73	—	688 849*	62 500*	—	12,0*	900 000
b. Warſchau-Bromberger	12 403	630	83	0,196	—	—	—*	—	0,17*	10 747

277		278	279				280	

Ergebnisse.

(Fortſ.) C. Ueberſchuß.

des Ueberſchuſſes (incl. Kol. 273).

zur Einlage a. in den Reſerve-Fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungs-Fonds. Thlr.	Zuſchuß zum Penſions-Fonds. Thlr.	zu ſonſtigen Zwecken: a.	Thlr.	zu ſonſtigen Zwecken: b.	Thlr.	auf die nächſte Rechnung übertragen. Thlr.	
7000	46 300	1000	zur Rücklage in den Unfall-Selbſtverſicherungs-Fonds	2500	. . . .	—	452	41
—	21 567	1224	zu Unkoſten im Geldverkehre mit Banquiers	703	. . . .	—	370	42
4545	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	43
13 240	80 142	in Kol. 264	. . . .	—	. . . .	—	—	44
13 807	—	—	zur Deckung eines Paſſivreſtes aus früheren Jahren	39 154	zu Antheilen des Staats	75 533	—	45
7500	180 000	—	. . . .	—	. . . .	—	7883	46
10 000	1 151 880	in Kol. 264	zur Deckung d. Defizits d. Strecke Cleve-Zevenaar Antheil der Nymwegener Eiſenbahn-Geſellſchaft	54 023 7374	zu Tantièmen, Beiträge zum Dombau in Köln und Aachen, zum Kriegsdenkmal rc.	283 248	—	47
1143	55 026	4000	zu Neu- und Verbeſſerungsbauten	6857	zu Gratifikationen, Beiträgen rc. zur Tilgung einer Forderung	17 276 2528	—	48
12 000	f.K.2280.250	— *	zu Ergänzungsbauten	466 991	. . . .	—	161 720*	49a
40 000	—	2400	zu einer Gewährſchafts-Ausgleichung	37	. . . .	—	980	- b
2000	20 000	in Kol. 264	zu $1\frac{1}{2}$ Procent Zinſen der Prioritäts-Stamm-Actien	16 663	. . . .	—	—	50
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	51a
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	- b
—	—	1823	zum Umbau einer Brücke	20 000	zu Erweiterungsbauten zu Speſen bei Einlöſung der Coupons	6631 7409	—	52
—	—	—	zu Stempeln	36	zu ſonſtigen Ausgaben	304	—	53
13 779	20 000	6955	Beitrag zur Kranken-Unterſtützungskaſſe zur Tantième des Verwaltungsraths	667 18 334	zu Banquiers-Proviſionen	11 778	2842	54
11 038	20 000	2862	zur Deckung des Agioverluſtes	24 535	. . . .	—	648	55
14 769	—	—	zur Tantième des Verwaltungsraths	14 031	. . . .	—	6776	56
36 373	36 666	3333	dem Baufonds überwieſen zu Tantièmen	74 292 16 000	zu verſchiedenen Ausgaben Beitrag zum Unterſtützungsfonds rc.	6863 5158	16 693	57
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	58
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	59
43 531	—	—	zu Zinſen der Kaufſchillingsrate zu Tantièmen des Verwaltungsraths	27 696 104 475	außerordentlicher Zuſchuß zum Reſervefonds	19 079	133 333	60
7911	14 440	1333	zur Tantième des Verwaltungsraths	13 998	zu Zinſen der ſchwebenden Schuld zur Abſchreibung von Verluſten	2860 29	—	61
489 314	200 000	29 423	zur Tantième der Direktoren zur Krankenpflege	33 600 11 282	zum Umbau von Brücken	82 466	3 333 333	62a
—	—	2577	zur Krankenpflege	890	. . . .	—	—	- b
3314	—	—	zur Tantième des Verwaltungsraths	3314	zur Krankenpflege	10	—	- c
—	—	—	zur Erweiterung der Stationen	51 979	. . . .	—	—	63
38 749	—	16 625	zu Tantièmen und Auslagen des Verwaltungsraths Beitrag zum Kranken- und Unterſtützungsfonds	41 098 16 558	z. Deckung des Defizits d. Braunauer B. rc.	38 307	5485	64a
—	—	369	zu Unterſtützungen der Beamten rc.	265	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	- c
—	—	—	zur Deckung des Defizits der Pferdebahn	33 769	zur Uebertragung auf d. Conto d. Hauptbahn	26 137	—	- d
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	- e
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	65
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	66
—	—	3966	zu Zinſen der Wechſelſchulden	62 281	zur Erwerbſteuer u. Coursdifferenzen	19 873	—	67a
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	- c
—	22 366	—	zu Erweiterungen der Station Villany zu Erweiterungen der anderen Bahnhöfe	32 776 7771	dem Gewinn-Conto der Donau-Dampfſchifffahrt-Geſellſchaft überwieſen	10 016	—	68
—	—	—	zu Koſten der Krankenpflege	995	. . . .	—	—	69
—	333 333	89 752	zu Theuerungs-Beiträgen der Beamten zu einer außerordentlichen Reſerve	258 374 522 410	zu diverſen Zinſen und Tantièmen	500 304	6 854 894	70a
39 161	—	2626	zu 6 Proc. Zinſen und 2 Proc. Dividende der Prioritäts-Stamm-Actien	109 760	zu Zinſen für Bauvorſchüſſe dem Gewinn- u. Verluſt-Conto überwieſen	42 452 924	—	- b
—	—	13 349	. . . .	—	. . . .	—	—	71
—	—	61 931	. . . .	—	. . . .	—	2 385 009	72
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	73
24 095	—	—	zur Tantième des Verwaltungsraths	28 000	. . . .	—	1232	74
13 846	37 333	2716	zu Honorar der Bahnärzte zu diverſen Ausgaben	500 989	zur Tantième des Verwaltungsraths	12 974	9050	75
—	4810	12 186	Zuſchuß zum Krankenfonds	2403	. . . .	—	—	76
—	—	—	dem Baufonds überwieſen	170 145	. . . .	—	—	77
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	78
19 121	89 198	—	zu Antheilen d. Niederländiſchen Staats rc.	883 700*	. . . .	—	71 759	79
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	80
—	—	—	. . . .	—	. . . .	—	—	81
—	—	—	zu Erweiterungsbauten	998	. . . .	—	490	82
28 456	—	—	ſtatutariſch verwendet	71 139	. . . .	—	809	83
30 097	—	3900	zur Tantième der Direktoren	9107	zur Zahlung a. die Rechnungs-Kommiſſion	1500	71	84a
—	—	1656	. . . .	—	. . . .	—	—	- b

(Fortſ.) IV. Finanz-Ergebniſſe.

	A. Deutſche Eiſenbahnen.	281	282	283		284	285	286	287		288
		D. Reſervefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Beſtand am Schluſſe des Jahres 1870.	Einlage u. ſonſtige Einnahmen pro 1871.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1871 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	Ausgegeben im Betriebsjahre 1871 b. für Betriebsmittel.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1871.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1870.	Einlage u. ſonſtige Einnahmen pro 1871.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1871 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	Ausgegeben im Betriebsjahre 1871 b. für Betriebsmittel.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1871.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayeriſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	5 703	21 750	27 453	—	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
7	Hannoverſche	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
8	Main-Weſer-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Naſſauiſche	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
10	Niederſchl.-Märk.-u.Schleſ.Geb.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11	Preuſſ. Oſtbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13	Weſtfäliſche	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
14	Sächſiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	1 491 723	2 393 320	2 239 274	169 626	1 476 143
15	Württembergiſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
16	a. Bergiſch-Märkiſche	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
	b. Heſſiſche Nordbahn										
17	a. Oberſchleſiſche	65 818	100	—	—	65 918	2 563 993	1 177 486	283 622	463 829	2 994 028
	b. Breslau-Poſen-Glogauer	30 000	200	—	—	30 200	492 551	432 211	168 854	84 755	671 153
	c. Stargard-Poſener	20 000	—	—	—	20 000	605 651	210 339	142 768	91 043	582 179
	d. Neiſſe-Brieger	20 050	4 094	—	—	24 144	87 049	34 921	5 227	7 538	109 205
	e. Wilhelms-Bahn	148 186	205 235	149 392	51 239	152 790	in Kol. 281	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	28 477	1 277	—	1 277*	28 477	44 885	18 578	19 572	12*	43 879
	b. Greiz-Brunner	5 810	759	—	206*	6 363	18 744	7 152	1 823	2*	24 071
	c. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
20	a. Altona-Kieler	443 805	74 404	124 810	12 000*	381 399	—	—	—	—	—
	b. Schleswigſche	263 950	13 250	13 250	—	263 950	1 112 721*	51 859	27 776	—	1 136 803*
21	Bayeriſche Oſtbahnen	1631 226	384 049	—	—	2 015 275	—*	—	—	—	—
22	Berlin-Anhaltiſche	50 000	—	—	—	50 000	333 065	495 297	299 189	216 568	312 605*
23	Berlin-Görlitzer	30 836	9 208	25 567	—	14 477	178 081	85 084	39 291	2 346	221 528
24	Berlin-Hamburger	872 097	1 712 715	1 993 199	—	591 613*	—*	—	—	—	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	108 909	182 503	101 131	—	190 281	1 483 423	299 242	147 585	120 345	1 514 735*
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colb.	131 764	—	—	—	131 764	1 001 999	93 686	58 222	41 312	996 151*
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	—	—	—	—	—	60 211	64 340	2 347	1 110	121 094*
	Berlin-Stettiner d. Vorpommerſche	99 129	—	—	—	99 129	1 024 446	140 493	25 873	17 828	1 121 238*
27	Braunſchweigiſche	604 208	216 155	103 300	380 748	336 315	449 510	587 651	218 336	94 443	724 382
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	27 630	927	—	4 025	24 532	380 070	220 897	118 446	214 537	267 984
29	Frankfurt-Hanauer	34 515	38 713	—	—	73 228	—	9 336	9 336	—	—
30	Glückſtadt-Elmshorner	45 914	12 878	9 282	—	49 510	—	—	—	—	—
31	Heſſiſche Ludwigs-E.	66 571	5 000	6 143	—	65 428	428 895	263 842	144 283	64 597	483 857
32	Homburger	19 951	3 500	2 650	737	20 064	—	—	—	—	—
33	Kirchheimer	1 418	389	—	—	1 807	13 195	4 261	777	542	16 135
34	Köln-Mindener	100 000	28 819	18 487	10 332	100 000	1 577 547	1 162 368	947 472	243 986	1 548 457
35	a. Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
	b. Cottbus-Großenhainer	—	1 610	—	—	1 610	—	10 800	—	—	10 800
36	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	31 293	2 977	—	—	34 270	363	5 747	4 048	—	2 062
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	243 558	82 232	51 268	12 521	262 001	—*	—	—	—	—
38	Märkiſch-Poſener	—*	21 200	—	—	21 200	46 923	20 000	—	—	66 923
39	a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz.	155 500	—	—	—	155 500	262 622	312 287	188 306	119 470	267 133
	b. Halle-Kaſſeler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	a. Magdeburg-Halberſtädter ꝛc.	920 000	—	—	—	920 000	251 217	329 389	222 276	110 786	247 544
	b. Berlin-Hannoverſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Aſchersleben-Könnern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(Fortſ.) **IV. Finanz-Ergebniſſe.**

Nr.	A. Deutſche Eiſenbahnen.	281	282	283		284	285	286	287		288
		D. Reſervefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Beſtand am Schluſſe des Jahres 1870.	Einlage u. ſonſtige Einnahmen pro 1871.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1871		Beſtand am Schluſſe des Jahres 1871.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1870.	Einlage u. ſonſtige Einnahmen pro 1871.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1871		Beſtand am Schluſſe des Jahres 1871.
				a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	b. für Betriebsmittel.				a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	b. für Betriebsmittel.	
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
41	Niederſchleſiſche Zweigbahn	46 191	9 674	3 258	—	52 607	177 926	91 058	119 034	3 844	146 106
42	Nordhauſen-Erfurter	20 000	4 310	12 663*	—	11 647	—	21 565	3 654	12 296	5 615*
43	Oberheſſiſche	—	4 545	—	—	4 545	—	—	—	—	—
44	Oſtpreußiſche Südbahn	14 646	26 262	1 470	977	38 461	97 511	106 913	16 662	5 686	182 076
45	Pfälziſche Eiſenbahnen	28 443	18 807	—	—	47 250	—	—	—	—	—
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	41 169*	9 311	—	5 431	45 049*	512 147*	225 267	26 325	9 348	701 741*
47	Rheiniſche	270 939	81 887	63 022	in Kol. 283a	289 804	4 090 791	1 263 144	618 511	191 675	4 543 749
48	Taunus-E.	125 195	1 143	—	—	126 338*	108 780	73 033	26 006	24 030	131 777
49	a. Thüringiſche	52 595	12 000	—	—	64 595	494 551	447 116	339 003	108 313	494 351
	b. Werra-E.	197 459	40 550	—	31 022	206 987	—	—	—	—	—
50	Tilſit-Inſterburger	11 526	2 873	1 283	—	13 116	51 098	23 032	12 062	1 694	60 374
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.										
51	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Arad-Temesvarer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Auſſig-Teplitzer	100 654	13 779	—	—	114 433	146 302	20 000	—	—	166 302
55	Böhmiſche Nordbahn	19 106	11 038	—	—	30 144	40 000	20 000	—	—	60 000
56	Böhmiſche Weſtbahn	25 595	14 769	—	—	40 364	—	39 146	7 806*	—	31 340
57	Buſchtěhrader	280 539	16 421	—	—	296 960	57 343	36 666	—	—	94 009
58	Dux-Bodenbacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	559 503	93 555	—	—	653 058	—	—	—	—	—
61	Graz-Köflacher	41 515	10 252	—	—	51 767	27 857	42 111	—	—	69 968
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordb.	3 770 082	1 162 318	—	577 207	4 355 193	305 353	209 747	209 185	—	305 915
	b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Oſtrau-Friedlander	—	3 314	—	—	3 314	—	—	—	—	—
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	61 337	38 749	—	—	100 086	—	—	—	—	—
	Kaiſerin Eliſabeth b. Neumarkt-Braunau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiſerin Eliſabeth c. Budweis-Summerau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiſerin Eliſabeth d. Lambach-Gmundener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiſerin Eliſabeth e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaſchau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Rumäniſche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	375 027	22 366	—	—	397 393
69	Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Oeſterreichiſche Staats-E.-G.	1 333 333	—	—	—	1 333 333	—	—	—	—	—
	b. Brünn-Roſſitzer	63 929	39 161	—	—	103 090	—	—	—	—	—
71	I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	Südbahn und Tiroler	2 740 901	151 452	130 069	in Kol. 283a	2 762 284	—	255 818	—	—	255 818
73	Süd-Norddeutſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Theißbahn	119 425	24 095	—	—	143 520	—	—	—	—	—
75	Turnau-Kralup-Prager	45 020	13 846	—	—	58 866	71 751	37 333	43 133	4 975	60 976
76	Ungariſche Nordoſt-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	Ungariſche Oſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Ungariſche Weſtbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländiſche Bahnen.										
79	Niederländiſche Staats-E.	—	—	—	—	—	343 500	112 070	25 758	—	429 812
80	Grand Central Belge	143 400	18 666	14 302	—	147 764	—	—	—	—	—
81	Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82	Niederländiſche Central-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	Niederländiſche Rhein-E.	178 567	36 196	—	—	214 763	—	—	—	—	—
84	a. Warſchau-Wiener	106 348	30 097	10 814	—	125 631	29 353	158 207	124 203	63 357	—
	b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

V. Vergleichung des Verkehrs

Nr.	A. Deutsche Eisenbahnen.	289 Betriebs-Bahnlänge a. 1871 (nach Kol. 11)	289 b. gegen das Vorjahr mehr	290 Gegen das Vorjahr wurden befördert: Personen mehr	Proc.	291 Personen weniger	Proc.	292 Güter (Kol. 178) mehr	Proc.	293 Güter weniger	Proc.	294 Die Ein- mehr a. überhaupt	Proc.	b. pro Meile Bahnlänge
		Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	128,34	5,96	1590725	19,71	—	—	15 137 801	40,93	—	—	3 299 402	53,00	23 362
2	Bayerische	255,60*	19,37	1309897	16,59	—	—	12 300 196	23,11	—	—	3 067 428	23,79	7 865
3	Friedrich-Franz-E.	42,57*	3,91*	71 895	9,77	—	—	582 837	14,46	—	—	211 910	23,01	2 789
4	Main-Neckar-E.	11,63	—	317 589	20,34	—	—	2 819 119	50,36	—	—	789 139	68,61	67 854
5	Oldenburgische	20,49	0,27	90 546	15,25	—	—	1 865 732	53,42	—	—	58 809	13,36	2 475
6	Bebra-Hanauer	19,2	—	247 708	41,57	—	—	833 039	23,31	—	—	388 966	38,24	20 259
7	Hannoversche	111,41	1,53	517 287	10,65	—	—	11 657 213	18,05	—	—	1 683 459	18,60	13 978
8	Main-Weser-B.	26,43	—	141 709	11,59	—	—	3 879 415	30,75	—	—	279 809	10,72	10 587
9	Nassauische	27,58*	0,60*	285 24[illegible]	21,20	—	—	3 935 510	24,54	—	—	221 218	18,63	7 064
10	Niederschl.-Märk. u. Schles.-Geb.	74,98	0,24	484 329	15,64	—	—	14 409 383	31,57	—	—	2 143 557	28,33	28 261
11	Preuß. Ostbahn	137,28	15,50	350 023	12,37	—	—	1 088 655	4,72	—	—	64 097	0,70	—
12	Saarbrücker	21,93*	1,04*	—	—	162 023	8,46	8 583 072	15,65	—	—	262 280	13,26	7 469
13	Westfälische	51,86	—	75 230	4,86	—	—	6 712 633	16,98	—	—	532 512	15,86	10 268
14	Sächsische Staats-E.	113,96	5,50	1143249	19,38	—	—	14 111 812	15,08	—	—	2 352 224	24,41	20 641
15	Württembergische	141,60	14,33	—	—	855 514	12,07	—	—	61 595	0,17	183 219	3,12	—
	II. Privatbahnen **a) unter Staatsverwaltung.**													
16	a. Bergisch-Märkische	95,28*	4,44	726 433	8,16	—	—	23 313 963	13,44	—	—	1 917 588	16,11	12 081
	b. Hessische Nordbahn	19,82	—	252 349	34,74	—	—	4 467 246	32,79	—	—			
17	a. Oberschlesische	34,91	0,08	260 696	15,75	—	—	7 469 394	10,88	—	—	643 301	10,43	18 021
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	51 794	6,62	—	—	1 588 252	13,04	—	—	152 828	9,21	5 490
	c. Stargard-Posener	22,63	—	20 686	5,21	—	—	1 008 173	13,30	—	—	90 627	8,82	4 005
	d. Neisse-Brieger	6,18	—	21 626	8,52	—	—	380 443	14,22	—	—	18 322	8,93	2 965
	e. Wilhelms-Bahn	24,67	—	116 006	24,15	—	—	3 718 269	22,52	—	—	145 149	13,55	5 874
18	Rhein-Nahe-E.	16,13	—	—	—	137 463	11,07	1 862 163	17,75	—	—	110 547	7,61	6 853
19	a. Gößnitz-Geraer	4,61	—	30 085	14,12	—	—	654 894	22,52	—	—	23 136	13,41	5 019
	b. Greiz-Brunner	1,56	—	15 542	25,52	—	—	122 952	18,63	—	—	6 264	20,61	4 015
	c. Zittau-Reichenberger	3,55	—	28 286	13,88	—	—	667 837	18,53	—	—	3396 8	23,75	9 568
	b) in Privatverwaltung.													
20	a. Altona-Kieler	32,2	—	118 494	7,88	—	—	593 960	7,63	—	—	53 745	3,71	1 669
	b. Schleswigsche	30,5	—	29 130	6,52	—	—	—	—	298 693	11,12	—	—	—
21	Bayerische Ostbahnen	81,8	0,4	269 462	12,51	—	—	5 235 889	23,26	—	—	935 641	18,11	11 128
22	Berlin-Anhaltische	49,143	—	257 940	16,00	—	—	2 741 350	14,02	—	—	537 332	13,52	10 934
23	Berlin-Görlitzer	27,60	—	74 804	14,42	—	—	705 421	11,03	—	—	140 883	14,12	5 104
24	Berlin-Hamburger	39,72	—	160 016	8,75	—	—	2 193 428	15,43	—	—	205 462	4,92	5 173
25	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,54	—	288 688	15,62	—	—	2 487 173	17,67	—	—	382 944	11,53	19 598
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	29,58	—	266 964	18,66	—	—	2 308 416	17,56	—	—	600 332	25,93	20 295
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colbg.	22,85	—	63 279	16,55	—	—	148 462	5,93	—	—	107 858	18,09	4 720
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	26,17*	11,17	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	30,46	—	52 495	8,16	—	—	338 302	11,08	—	—	125 487	17,16	4 120
27	Braunschweigische	38,76	0,68	—*	—	—*	—	5 310 893	12,94	—	—	609 923	16,40	16 467
28	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	22,80	—	114 185	9,90	—	—	2 380 009	11,91	—	—	240 668	15,62	10 556
29	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	265 469*	33,99	—	—	1 405 903	22,61	—	—	171 567	31,06	31 422
30	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	13 870	9,28	—	—	585 822	46,71	—	—	36 509	39,24	8 113
31	Hessische Ludwigs-E.	45,18	6,48	956 501	28,30	—	—	5 471 132	25,84	—	—	659 870	24,54	4 641
32	Homburger	2,41	—	179 646	33,08	—	—	143 427	35,46	—	—	55 391	41,93	22 984
33	Kirchheimer	0,865	—	22 175	20,10	—	—	66 835	19,25	—	—	2 327	10,46	2 690
34	Köln-Mindener	70,917	—	390 761	7,69	—	—	15 821 561	11,80	—	—	1 045 635	9,27	14 747
35	a. Leipzig-Dresdener	30,02	—	390 518	20,14	—	—	6 225 231	23,61	—	—	702 610	21,21	23 397
	b. Cottbus-Großenhainer	10,60*	3,24	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	99 653	11,02	—	—	8 605	6,15	—	—	5 907	9,60	7 384
37	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	14,75	—	98 556	20,85	—	—	1 412 808	28,76	—	—	151 087	24,00	10 243
38	Märkisch-Posener	36,046*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	a. Magdeb.-Cöthen-Halle-Lpz.	19,36	—	245 408	17,15	—	—	4 254 357	14,27	—	—	420 021	16,31	21 695
	b. Halle-Kasseler	22,16	—	97 355	12,30	—	—	2 680 944	30,42	—	—	160 271	13,31	7 232
40	a. Magdeburg-Halberstädter	43,66	—	402 524	17,27	—	—	9 252 308	24,58	—	—	490 202	17,27	11 228
	b. Berlin-Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Aschersleben-Könnern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

und Ertrages mit dem Vorjahre.

295			296			297			298			299			300		
nahmen betrugen			Die Ausgaben (Kol. 268) betrugen						Der Ueberschuß betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1871 (nach Kol. 278a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr	Proc.	Thlr	Thlr	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	1152940	37,63	7826	—	—	—	2146462	67,90	15536	—	—	—	—	—	1
—	—	—	2500026	30,79	7177	—	—	—	567402	11,86	688	—	—	—	—	—	2
—	—	—	142333	26,60	2072	—	—	—	69577	18,03	717	—	—	—	—	—	3
—	—	—	171663	24,63	14760	—	—	—	617476	136,21	53093	—	—	—	—	—	4
—	—	—	33241	19,69	1471	—	—	—	25568	9,42	1004	—	—	—	—	—	5
—	—	—	100008	17,57	5209	—	—	—	288958	64,48	15050	—	—	—	—	—	6
—	—	—	1182403	25,99	10043	—	—	—	501057	11,14	3935	—	—	—	—	—	7
—	—	—	350412	29,24	13258	—	—	—	—	—	—	70603	5,0	2671	—	—	8
—	—	—	171555	26,97	5707	—	—	—	49662	9,01	1357	—	—	—	—	—	9
—	—	—	860134	18,59	11273	—	—	—	1283423	43,65	16990	—	—	—	—	—	10
—	—	8025	373971	9,29	—	—	—	1009	—	—	—	309874	6,03	7016	—	—	11
—	—	—	541056	49,47	22189	—	—	—	—	—	—	278776	31,52	14720	—	—	12
—	—	—	237735	11,00	4584	—	—	—	294777	24,63	5684	—	—	—	—	—	13
—	—	—	1066114	19,14	9355	—	—	—	1286110	31,64	11286	—	—	—	—	—	14
—	—	3375	—	—	—	40508	1,18	3020	223727	9,19	—	—	—	356	—	—	15
—	—	—	1012367	18,20	6655	—	—	—	905221	14,27	5426	—	—	—	7 1/2	8	16
—	—	—	330339	15,51	9322	—	—	—	312962	7,75	8699	—	—	—	13 2/3	12 2/3	17a
—	—	—	99598	11,74	3578	—	—	—	53230	6,57	1912	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	32076	5,73	1418	—	—	—	58551	12,53	2587	—	—	—	4 1/2	4 1/2	- c
—	—	—	9512	11,24	1539	—	—	—	8810	7,31	1426	—	—	—	4 1/2	4 1/2	- d
—	—	—	82540	15,08	3340	—	—	—	62609	11,94	2534	—	—	—	5	5	- e
—	—	—	229436	29,77	14224	—	—	—	—	—	—	118889	17,42	7371	—	—	18
—	—	—	14378*	11,58	3119	—	—	—	8758*	15,04	1900	—	—	—	4	4	19a
—	—	—	1596	6,59	1023	—	—	—	4668	75,91	2992	—	—	—	2,26	0,57	- b
—	—	—	—	—	—	1472	0,91	415	35440*	—	9983	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	9396	1,40	292	—	—	—	44349	5,71	1377	—	—	—	7	7	20a
16644	2,63	545	41782	13,14	1370	—	—	—	—	—	—	58427	18,35	1915	5*	5*	- b
—	—	—	253454	11,54	2967	—	—	—	682187	22,98	8162	—	—	—	8	7 1/2	21
—	—	—	209823	13,87	4270	—	—	—	327509	13,30	6664	—	—	—	18 1/2	16	22
—	—	—	154234	30,23	5588	—	—	—	—	—	—	13351	2,82	484	—*	1	23
—	—	—	31946	1,19	804	—	—	—	173516	11,65	4368	—	—	—	10,375	9,625	24
—	—	—	408451	34,25	20903	—	—	—	—	—	—	25507	1,19	1305	14*	20*	25
—	—	—	199384	21,82	6740	—	—	—	400948	28,61	13555	—	—	—	11 5/12	9 5/6	26a
—	—	—	64543	17,84	2824	—	—	—	43315	18,46	1896	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	55764	12,68	1833	—	—	—	69723	23,90	2289	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	157677	9,13	4257*	—	—	—	452246	22,69	12210*	—	—	—	7 1/2	6 2/3	27
—	—	—	61254	9,43	2687	—	—	—	179414	20,14	7869	—	—	—	9 1/2	7 1/2	28
—	—	—	49817	15,97	9124	—	—	—	121750	63,56	22298	—	—	—	7,1	6,5	29
—	—	—	23289	42,34	5175	—	—	—	13220	34,76	2938	—	—	—	3	—	30
—	—	—	344528	34,81	3957	—	—	—	315342	18,56	684	—	—	—	11	9 1/2	31
—	—	—	14562	22,13	6042	—	—	—	40829	61,61	16941	—	—	—	12	5	32
—	—	—	1332	10,96	1540	—	—	—	995	9,66	1150	—	—	—	4	4	33
—	—	—	629817*	12,92	8882	—	—	—	445407	6,19	6282	—	—	—	11,2	10,5	34
—	—	—	372542	20,94	12406	—	—	—	330068	21,52	10991	—	—	—	19	14 1/2	35a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	794	2,54	993	—	—	—	5113	16,57	6391	—	—	—	20	20	36
—	—	—	83763	24,10	5679	—	—	—	67324	23,17	4564	—	—	—	4	3 5/6	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	188111	17,55	9716	—	—	—	231910	15,42	11979	—	—	—	16	12	39a
—	—	—	47524	7,91	2144	—	—	—	112747	18,69	5088	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	204119	17,63	4675	—	—	—	286083	17,01	6553	—	—	—	8 1/2	8 2/3	40a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c

V. Vergleichung des Verkehrs

	A. Deutsche Eisenbahnen.	289		290		291		292		293		294		
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
				Personen				Güter (Kol. 178)				mehr		
		a. 1871 (nach Kol. 11)	b. gegen das Vorjahr mehr	mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge
	II. Privatbahnen (Forts.)	Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
41	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	—	11 243	3,31	—	—	302 345	8,85	—	—	—	—	—
42	Nordhausen-Erfurter	10,14	—	15 148	7,71	—	—	463 578	43,21	—	—	34 744	22,71	3426
43	Oberhessische	21,82	11,75	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Ostpreußische Südbahn	30,57	0,37	56 973	11,83	—	—	419 227	8,96	—	—	42 015	6,86	1129
45	Pfälzische Eisenbahnen	43,63	4,43	365 327	12,55	—	—	13 537 320	40,97	—	—	723 896	25,45	9224
46	Rechte-Oder-Ufer-E.	40,54	4,81	98 200	15,56	—	—	5 973 942	63,73	—	—	563 839	55,15	10 513
47	Rheinische	105,05*	19,50*	983 025	15,33	—	—	23 855 393	35,24	—	—	2 498 557	30,74	6148
48	Taunus-E.	6,75	—	236 064	18,57	—	—	972 213	27,47	—	—	100 639	20,89	14 483
49	a. Thüringische	47,85	4,51	613 066	27,40	—	—	5 763 949	26,57	—	—	865 518	21,73	9426
	b. Werra-E.	22,71	—	67 274	15,20	—	—	905 955	19,39	—	—	163 111	22,22	7182
50	Tilsit-Insterburger	7,16	—	6 496	6,66	—	—	132 393	19,72	—	—	10 105	11,24	1412
	B. Oesterreichische Bahnen.													
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	43,51*	11,07	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	13,63	0,11	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Alföld-Fiumaner	44,0	25,25	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Arad-Temesvarer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	11,95	4,23	349 523	173,84	—	—	5 572 732	21,49	—	—	260 837	32,96	30 330
55	Böhmische Nordbahn	19,249	—	52 881	12,50	—	—	1 232 602	24,35	—	—	152 125	24,53	7903
56	Böhmische Westbahn	26,66	—	64 111	16,76	—	—	2 099 316	14,00	—	—	208 703	10,36	7828
57	Buschtěhrader	28,74	19,05	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Dux-Bodenbacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	8,99	—	25 388	13,59	—	—	739 844	42,14	—	—	77 076	36,31	8573
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	72,69*	10,20	91 178	15,36	—	—	1 863 234	19,34	—	—	1 224 076	25,67	6132
61	Graz-Köflacher	5,31	—	11 791	8,20	—	—	1 412 135	23,27	—	—	96 687	21,52	18 208
62	a. Kaiser Ferdinands Nordb.	77,17*	2,61*	—	—	71 674	2,83	994 246	1,39	—	—	—	—	—
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	18,98*	4,11*	145 808	71,38	—	—	1 903 413	39,72	—	—	214 553	34,86	2341
	c. Ostrau-Friedlander	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	47,54*	6,22	460 357	68,32	—	—	2 230 171	72,44	—	—	781 801	63,02	12 517
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	53,11	—	362 066	18,48	—	—	3 034 870	14,29	—	—	727 765	11,35	13 703
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Budweis-Summerau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmundener	3,82	—	15 023	20,30	—	—	302 002	16,84	—	—	25 874	17,20	6773
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	9,87*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	18,98	13,45	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	61,41*	13,65	327 338	48,84	—	—	4 792 444	77,04	—	—	365 184	45,97	2250
67	a. Lemberg-Czernowitzer	35,13	—	74 427	38,11	—	—	370 353	10,94	—	—	—	—	—
	b. Czernowitz-Suczawaer	11,89	—	—	—	17 255	17,78	238 043	34,23	—	—	32 518	18,52	2734
	c. Rumänische Linie	24,82	5,18	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	31 435	22,89	—	—	1 512 575	25,17	—	—	89 729	17,41	11 105
69	Oesterreichische Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Oesterreichische Staats-E.	212,01	36,80	789 179	21,33	—	—	11 324 631	11,63	—	—	4 301 776	20,09	20 290
	b. Brünn-Rossitzer	3,78	—	108 978	151,37	—	—	11 253 774	266,58	—	—	173 539	66,21	45 910
71	I. Siebenbürger	38,46*	7,15*	63 406	21,60	—	—	1 468 833	39,32	—	—	228 724	28,14	1123
72	Südbahn und Tiroler	266,68*	4,62*	673 540	10,86	—	—	12 746 915	20,17	—	—	3 392 683	17,16	11 415
73	Süd-Norddeutsche	30,05	—	73 319	13,34	—	—	4 404 818	40,53	—	—	400 189	26,95	13 317
74	Theiß-Bahn	77,31	—	283 056	35,79	—	—	4 500 327	29,01	—	—	586 338	15,23	7584
75	Turnau-Kralup-Prager	11,52	—	20 628	7,13	—	—	1 617 394	27,96	—	—	104 810	18,77	9098
76	Ungarische Nordost-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	Ungarische Ostbahn	21,92*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Ungarische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.													
79	Niederländische Staats-E.	123,877	3,99	6 416	0,92	—	—	5 905 980	30,52	—	—	456 645	19,57	3061
80	Grand Central Belge	79,94	—	127 895	3,66	—	—	3 299 115	3,72	—	—	430 961	13,01	5593
81	Lüttich-Mastrichter	3,86	—	26 268	5,04	—	—	958 918	21,50	—	—	25 241	13,99	6539
82	Niederländische Central-E.	13,41	—	43 389	12,73	—	—	58 661	10,39	—	—	36 453	13,72	2718
83	Niederländische Rhein-E.	27,83	—	163 511	9,36	—	—	1 280 272	11,21	—	—	193 716	7,06	6961
84	a. Warschau-Wiener	46,4	—	82 651	8,10	—	—	2 487 257	15,67	—	—	343 003	11,37	7392
	b. Warschau-Bromberger	19,7	—	1 848	0,56	—	—	338 932	6,09	—	—	18 424	2,24	935

und Ertrages mit dem Vorjahre.

295			296			297			298			299			300		
nahmen betrugen			Die Ausgaben (Kol. 268) betrugen						Der Ueberschuß betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1871 (nach Kol. 276a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
10 718	2,93	1129	22 108	15,19	2327	—	—	—	—	—	—	32 827	14,71	3456	5	6	41
—	—	—	18 394	13,39	1814	—	—	—	16 350	104,76	1612	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	45 079	15,24	1356	—	—	—	—	—	—	3 064	0,97	227	—	—	44
—	—	—	411 820	29,08	5770	—	—	—	312 076	21,85	3454	—	—	—	11,75*	9,9*	45
—	—	—	212 820	39,79	3473	—	—	—	351 019	72,00	7040	—	—	—	3,65*	3,675	46
—	—	—	1 185 759	43,38	5423	—	—	—	1312798	24,19	725	—	—	—	10,0	8,4	47
—	—	—	21 382	9,13	2960	—	—	—	79 257	32,04	11 523	—	—	—	10,4	6,8	48
—	—	—	408 435	20,67	4238	—	—	—	457 083	22,78	5188	—	—	—	10,Stelp.4	9	49a
—	—	—	63 826	14,01	2811	—	—	—	99 285	35,70	4372	—	—	—	3	1	- b
—	—	—	4 668	8,22	652	—	—	—	5 437	16,26	760	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	67 266	16,34	7822	—	—	—	193 571	50,32	22 508	—	—	—	12	12	54
—	—	—	76 915	29,66	3996	—	—	—	75 210	20,84	3907	—	—	—	4	3,5	55
—	—	—	105 642	12,84	3963	—	—	—	103 061	8,64	3865	—	—	—	8,25	7,45	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,1	13,9	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	28 837	18,14	3207	—	—	—	48 239	90,36	5366	—	—	—	—	—	59
—	—	—	545 955	24,08	2420	—	—	—	678 121	27,11	3712	—	—	—	8,5	8	60
—	—	—	48 116	34,33	9061	—	—	—	48 571	15,71	9147	—	—	—	12	9	61
902 842	5,46	4693	172 445	3,21	4489	—	—	—	—	—	—	1075287	9,60	9182	16,19	17,14	62a
—	—	—	142 651	30,34	667	—	—	—	71 902	49,52	1674	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	337 400	58,95	5285	—	—	—	444 401	66,50	7232	—	—	—	—	—	63
—	—	—	244 558	9,61	4605	—	—	—	483 207	12,49	9098	—	—	—	7,93	6,21	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	14 492	14,22	3794	—	—	—	11 382	23,46	2979	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- e
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	189 120	25,62	—	—	—	355	176 064	312,72	2605	—	—	—	—	—	66
61 480	4,44	1750	255 618	27,98	7276	—	—	—	—	—	—	317 098	67,15	9026	—	—	67a
—	—	—	17 661	4,82	1486	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	41 497	17,12	5136	—	—	—	48 232	17,66	5969	—	—	—	—	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
—	—	—	2 441 148	31,21	11 514	—	—	—	1860629	13,69	8777	—	—	—	12	12	70a
—	—	—	110 792	120,69	29 310	—	—	—	62 747	36,84	16 600	—	—	—	2*	—*	- b
—	—	—	196 381	35,38	1831	—	—	—	32 343	12,39	—	—	—	708	—	—	71
—	—	—	993 901	13,70	3247	—	—	—	2398782	19,17	8168	—	—	—	4	3	72
—	—	—	435 297	47,76	14 486	—	—	—	—	—	—	35 108	6,12	1168	0,917*	1,47*	73
—	—	—	356 497	22,36	4611	—	—	—	229 841	10,19	2973	—	—	—	10,0	7,50	74
—	—	—	25 013	17,93	2171	—	—	—	79 797	19,04	6927	—	—	—	9	8	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
—	—	—	162 944	12,75	973	—	—	—	293 701	27,81	2087	—	—	—	5,75	5,75	79
—	—	—	110 520	6,30	1434	—	—	—	320 441	20,56	4159	—	—	—	—	—	80
—	—	—	—	—	—	9 757	7,08	2528	34 998	81,79	9067	—	—	—	—	—	81
—	—	—	11 604	6,39	865	—	—	—	24 849	29,30	1853	—	—	—	—	—	82
—	—	—	3 195	0,29	115	—	—	—	190 521	11,61	6847	—	—	—	7,66	7,06	83
—	—	—	276 924	19,95	5968	—	—	—	66 079	40,55	1424	—	—	—	12	12	84a
—	—	—	102 975	14,17	5227	—	—	—	—	—	—	84 551	87,21	4292	0,17*	1,537*	- b

Abschnitt E.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

A. Deutsche Eisenbahnen.

	301							302	303		304		305		306		307	
	I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																	
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1871, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 301) wurden unverschuldet									
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
I. Staatsbahnen.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle	beschädigt	getödtet	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
1 Badische	—	1	—	—	—	. . .	—	1	1	1	—	—	—	—	1	1	1	—
2 Bayerische	—	2	—	1	—	. . .	1	4	10	—	2	1	—	—	12	1	—	—
3 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Oldenburgische	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	—	4	—	—	—	. . .	3	7	1	—	4	3	—	—	5	3	2	—
8 Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	—	v. Zusammenstoß ein. in 2 Theile getrennten Zuges	1	1	—	—	1	2	—	—	1	2	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schlef.Geb.	10	10	—	—	—	. . .	8	28	4	—	10	12	2	—	16	12	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	3	—	—	—	v. Abspringen der Radreifen	1	4	—	—	11	—	1	—	12	—	2	2
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	—	—	—	—	—	. . .	3	3	—	—	2	1	—	—	2	1	—	1
14 Sächsische Staats-E.	1	1	—	—	—	durch Radbruch . .	1	3	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—
15 Württembergische	2	—	1	—	—	. . .	—	3	2	2	8	2	—	—	10	4	1	5
II. Privatbahnen																		
a) unter Staatsverwaltung.																		
16 a. Bergisch-Märkische	6	2	1	—	1	durch Felsrutschung . . / durch Fallen aus dem Zuge	1 / 3	14	4	—	10	4	11	1	25	5	—	—
b. Hessische Nordbahn	2	1	—	—	—	. . .	—	3	—	—	6	3	—	—	6	3	1	—
17 a. Oberschlesische	3	2	—	—	—	. . .	—	5	4	—	10	—	—	—	14	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
19 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																		
20 a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 Berlin-Anhaltische	—	1	—	—	1	. . .	—	2	56	19	2	—	—	—	58	19	—	—
23 Berlin-Görlitzer	—	1	—	—	—	. . .	—	1	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—
24 Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Berlin-Potsdam-Magdeburger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	7	—	—	—	v. Abspringen ein. Radreifen	1	8	4	2	—	2	—	—	4	4	—	—
b. Starg.-Cösl.-Clbg.	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Cöslin-Danziger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Vorpommersche	—	1	—	—	—	. . .	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
27 Braunschweigische	—	—	1	—	—	. . .	—	1	1	—	1	—	—	—	2	—	1	—
28 Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	v. Herausfallen aus einem offenstehenden Wagen	1	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
30 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	1	—	. . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—
32 Homburger	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Kirchheimer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Köln-Mindener	—	—	2	—	—	v. Auffahren auf einen Zug . / v. Zusammenstoß mit einem Frachtw. a. e. Wege-Ueberg.	3 / 1	6	1	—	7	—	1	—	9	—	—	—
35 a. Leipzig-Dresdener	—	1	—	—	—	v. Zerbrechen d. Kuppelstange	1	2	—	—	2	—	—	—	2	—	2	—
b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	3	—	9	—	—	. . .	—	12	3	—	4	1	4	—	11	1	—	—
b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	—	. . .	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
40 a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.	4	—	—	—	—	. . .	—	4	—	—	7	—	—	—	7	—	2	—
b. Berlin-Hannoversche	—	—	—	—	—	. . .	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Aschersleben-Könnern	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

307 | **308** | **309** | **310**

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 301) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren beschäd.	Reisende b. getödt.	Reisende c. durch sonstige Ursachen	Reisende c. beschäd.	Reisende c. getödt.	Bahnbeamte und Arbeiter a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes beschäd.	a. getödt.	b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn beschäd.	b. getödt.	c. durch sonstige Ursachen	c. beschäd.	c. getödt.	Dritte Personen a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn beschäd.	a. getödt.	b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht beschäd.	b. getödt.	c. durch sonstige Ursachen	c. beschäd.	c. getödt.	Zusammen Personen beschäd.	Zusammen Personen getödt.	
2	1	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	—	3	—	3	b. Durchbrechung eines Wege-Ueberganges von scheu gewordenen Pferden	—	1	3	10	1
—	—	. . .	—	—	3	17	—	—	. . .	—	—	3	—	—	3	. . .	—	12	6	32	2
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	3
1	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	4
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	1	5
—	—	. . .	—	—	—	—	1	1	d. unbekannte Ursache	—	1	—	—	—	—	. . .	—	—	1	2	6
—	—	. . .	—	—	2	5	—	2	d. Abspringen v. Zuge	—	1	1	5	—	2	. . .	—	—	5	15	7
—	—	. . .	—	—	—	3	—	2	. . .	5	—	—	—	—	—	. . .	—	—	5	5	8
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	9
1	1	. . .	—	—	3	5	3	4	. . .	—	—	—	2	—	5	. . .	—	—	7	17	10
—	—	. . .	—	—	3	2	2	3	. . .	—	—	3	4	—	—	. . .	—	—	10	11	11
—	—	. . .	—	—	3	2	—	—	durch Selbstmord .	—	1	—	1	—	—	vom Wagen gefallen	1	—	4	4	12
—	—	. . .	—	—	3	3	1	1	. . .	1	3	—	1	—	—	. . .	—	1	5	10	13
—	—	. . .	—	—	3	1	—	2	. . .	—	—	—	5	—	2	durch Fall vom Perron in's Geleis	1	—	4	10	14
—	—	durch Hinausbeugen aus dem Wagen	—	1	3	4	1	3	. . .	—	—	—	3	—	1	. . .	—	—	5	17	15
2	—	. . .	—	—	5	11	3	3	. . .	—	—	12	10	—	3	. . .	—	—	22	27	16a
—	—	. . .	—	—	6	2	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	7	2	- b
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	17a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- d
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- e
—	—	durch Selbstmord .	—	1	5	2	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	7	8	18
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	19a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	1	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	- c
—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	3	20a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	12	6	—	—	. . .	—	—	—	7	—	3	. . .	—	—	12	16	21
—	—	durch Hinausfallen aus dem Wagen	2	—	3	—	2	1	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	7	3	22
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	23
1	—	. . .	—	—	1	1	—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	2	3	24
—	—	. . .	—	—	2	1	2	—	. . .	—	—	1	3	—	3	b. Herunterfallen von einem beförd. Geschütz	1	—	6	7	25
—	—	. . .	—	—	3	—	—	1	. . .	—	—	—	2	—	1	. . .	—	—	3	4	26a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	1	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	- d
—	1	. . .	—	—	1	2	—	—	. . .	—	—	1	3	—	2	. . .	—	—	8	8	27
—	—	. . .	—	—	6	3	—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	b. Quetschung von einem d. Arbeiter bew. Wagen	—	1	7	5	28
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	29
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	30
—	—	. . .	—	—	2	3	—	—	. . .	—	—	2	3	—	—	. . .	—	—	5	6	31
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	32
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	33
1	—	durch Hinausspringen während der Fahrt . . / b. Hinausfallen aus d. Zuge	3 / 1	— / 2	7	7	2	2	. . .	—	—	4	9	—	1	. . .	—	—	18	21	34
—	—	. . .	—	—	—	3	1	—	. . .	—	—	2	1	1	3	. . .	—	—	6	7	35a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	durch Hinausspringen aus dem Wagenfenster	—	1	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	2	. . .	—	—	—	3	36
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	37
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	3	—	—	. . .	—	—	1	3	38
—	1	. . .	—	—	4	—	—	2	. . .	—	—	1	1	—	—	. . .	—	—	5	4	39a
1	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	1	1	- b
—	—	. . .	—	—	5	—	—	2	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	7	3	40a
—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c

		301							302	303		304		305		306		307	
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																	
A. Deutsche Eisenbahnen.		Die Unfälle im Betriebsjahre 1871, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 301) wurden unverschuldet									
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
II. Privatbahnen. (Forts.)		Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle	beschädigt	getödtet.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
41	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Nordhausen-Erfurter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Oberhessische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Rheinische	3	2	1	—	—		—	6	2	—	10	—	—	—	12	—	—	—
48	Taunus-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	a. Thüringische	1	1	—	—	—	durch unterlassene Schließung der Barrière	1	3	4	1	1	—	2	—	7	1	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																			
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Arad-Temesvarer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Buschtěhrader	1	—	1	—	1	durch Zusammenstoß eines Zuges mit Wagen, welche sich selbst bewegten	1	4	—	—	3	2	—	—	3	2	—	—
58	Dux-Bodenbacher	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	—	—	—	—	3		—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	—	d. unterlassenes Signalisiren	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Ostrau-Friedlander	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	1	—	—	1	—		—	2	1	—	—	1	—	—	1	1	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Budw.-Summerau	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmunden	—	—	—	—	1		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	durch unterlassene Absperrung der Bahn	1	1	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—
	c. Rumänische Linie	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Oesterreichische Nordwestbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Oesterreichische St.-E.-G.	3	1	—	—	—		2	6	1	—	2	—	4	2	7	2	1	2
	b. Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	I. Siebenbürger	—	1	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
72	Südbahn und Tiroler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
73	Süd-Norddeutsche	—	—	—	1	—		—	1	—	—	3	2	—	—	3	2	—	—
74	Theiß-Bahn	1	—	—	—	—	durch Zerreißen d. Kuppelung	1	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
75	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Ungarische Nordost-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	Ungarische Ostbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Ungarische Westbahn	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																			
79	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80	Grand Central Belge	1	—	—	—	—		2	3	—	—	5	2	—	—	5	2	—	—
81	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82	Niederländische Central-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
84	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	d. Zerreißen der Kuppelung / durch Schneeverwehungen	1 / 1	2	—	—	4	1	—	—	4	1	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

307					308							309							310		
(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).																					
Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 301) durch eigene Schuld der Betroffenen																					
Reisende					Bahnbeamte und Arbeiter							Dritte Personen							Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen			a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
beschädigt	getödtet		besch.	get.	beschädigt	getödtet	besch.	get.		besch.	get.	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet		besch.	get.	beschädigt	getödtet	
1	—	. . .	—	—	1	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	41
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	42
—	—	. . .	—	—	1	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	1	2	43
—	—	. . .	—	—	1	—	1	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	44
1	1	. . .	—	—	3	4	—	4	. . .	—	—	1	2	—	1	. . .	—	—	5	12	45
—	—	. . .	—	—	2	3	—	1	. . .	—	—	3	3	—	—	. . .	—	—	5	7	46
5	2	. . .	—	—	2	3	2	2	{d. Aufspringen a. ein in Bewegung gesetzten Zug}	1	—	2	6	—	3	d. Nichtverschluß der Barrière	1	—	13	16	47
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	2	48
—	—	durch Herabfallen vom Zuge	1	—	3	3	—	2	. . .	—	—	1	2	—	5	. . .	—	—	5	12	49a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	50
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	51a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	52
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	53
—	—	. . .	—	—	4	—	—	1	. . .	—	—	2	—	—	—	. . .	—	—	6	1	54
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	55
—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	3	. . .	—	—	2	4	56
—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	durch Trunkenheit .	—	1	—	—	—	—	. . .	—	—	2	1	57
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	58
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	59
—	—	. . .	—	—	—	3	3	2	. . .	—	—	—	3	—	2	. . .	—	—	3	10	60
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	61
—	—	. . .	—	—	2	1	1	6	d. Sturz vom Wagen	2	1	2	14	—	3	. . .	—	—	7	25	62a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	durch Selbstmord .	—	1	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	1	2	1	1	. . .	—	—	2	5	63
—	—	. . .	—	—	—	—	1	—	. . .	—	—	1	2	—	2	. . .	—	—	2	4	64a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- d
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- e
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	65
—	—	. . .	—	—	—	—	4	—	{d. eingetret. Unwohlsein vom Wagen gestürzt}	2	—	—	2	—	—	. . .	—	—	6	2	66
—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	. . .	—	—	1	2	67a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	- c
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	68
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	4	4	—	—	. . .	—	—	4	4	69
4	1	. . .	—	—	12	4	7	13	. . .	2	—	2	15	—	2	. . .	2	—	30	37	70a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . .	—	—	—	—	—	2	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	—	4	71
4	—	in selbstmörderischer Absicht	—	1	1	5	13	4	. . .	—	—	6	9	1	5	. . .	—	—	31	25	72
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	. . .	—	—	—	2	73
—	—	. . .	—	—	2	1	1	1	. . .	—	—	1	4	—	—	. . .	—	—	4	6	74
—	—	. . .	—	—	1	—	1	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	75
—	—	. . .	—	—	—	1	1	—	. . .	—	—	1	—	—	1	. . .	—	—	2	2	76
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	. . .	—	—	2	—	77
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	78
—	—	. . .	—	—	3	2	—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—	3	4	79
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	5	—	2	. . .	—	1	—	8	80
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	81
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	82
—	—	. . .	—	—	5	—	1	1	. . .	—	—	3	1	—	1	. . .	—	—	9	3	83
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	84a
—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	Bahn	311 (Forts.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen). Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch: a. Zusammenstoß zweier Züge	b. Entgleisung	c. unrichtiges Stellen der Weichen	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe	e. Achsbrüche	f. Anfahren d. Züge an stillstehende Wagen	g. sonstige Ursachen	Unf.
		Anzahl der Unfälle							
	I. Staatsbahnen.								
1	Badische	1	—	—	—	—	—	. . .	—
2	Bayerische	—	1	1	—	—	—	. . .	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	1	—	—	—	durch Reifensprung	1
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	druch Brand	1
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	. . .	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . .	—
7	Hannoversche	3	5	1	—	5	—	. . .	—
8	Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . .	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	. . .	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	2	7	—	—	—	—	durch Radbrüche durch Reifenbruch	3 1
11	Preuß. Ostbahn	1	5	1	—	—	1	. . .	—
12	Saarbrücker	2	8	—	—	—	—	durch Federbruch durch Bandagenbruch	1 1
13	Westfälische	4	4	1	—	—	1	. . .	3
14	Sächsische Staats-E.	—	—	—	—	—	1	durch Tyresbruch d. Selbstbewegung v. Wag.	1 1
15	Württembergische	—	1	1	—	—	1	. . .	—
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltung.								
16	a. Bergisch-Märkische	3	1	1	—	—	3	. . .	—
	b. Hessische Nordbahn	1	5	1	—	—	1	. . .	—
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . .	—
18	Rhein-Nahe-E.	7	9	—	—	1	—	d. Zerreißen der Kuppelung	1
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b) in Privatverwaltung.								
20	a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	. . .	—
21	Bayerische Ostbahnen	—	2	—	—	—	—	. . .	—
22	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	. . .	—
23	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	. . .	—
24	Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	. . .	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	—	—	—	1	—	—	. . .	—
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn x.	—	1	—	—	—	—	durch Reifensprung	4
	b. Starg.-Cösl.-Colbg	—	1	—	—	—	—	durch Reifensprung	3
	c. Cöslin-Danziger	—	1	—	—	—	—	durch Ueberschreiten des Dampfdrucks	1
	d. Vorpommersche	—	1	—	—	—	—	durch Reifensprung	2
27	Braunschweigische	2	3	—	2	2	—	durch Abspringen des Radreifens und Zerreißen der Kuppelung	1
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	2	1	—	—	—	—	. . .	—
29	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . .	—
30	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . .	—
31	Hessische Ludwigs-E.	3	1	—	1	1	3	. . .	2
32	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . .	—
33	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	. . .	—
34	Köln-Mindener	2	1	—	—	—	—	d. Auffahren auf einen Zug	2
35	a. Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	. . .	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	—	—	—	—	—	. . .	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	—	—	—	—	—	. . .	—
38	Märkisch-Posener	—	1	1	—	—	—	. . .	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	—	—	. . .	—
40	a. Magdeburg-Halberstädter x.	2	—	—	—	—	—	. . .	1
	b. Berlin-Hannoversche	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Aschersleben-Könnern	—	—	—	—	—	—	. . .	—

Nr.	Bahn	312 zusammen Unfälle	313 Bei diesen Unfällen (Kol. 311) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven	b. Tender	c. Personenwagen	d. Last- (u. Arbeits-) wagen	e. sonstige Fahrzeuge	Anzahl
			Anzahl					
	I. Staatsbahnen.							
1	Badische	1	—	—	—	3	. . .	—
2	Bayerische	2	—	—	—	25	. . .	—
3	Friedrich-Franz-E.	2	1	—	—	3	. . .	—
4	Main-Neckar-E.	1	—	—	—	7	. . .	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	. . .	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	. . .	—
7	Hannoversche	14	1	1	—	6	. . .	—
8	Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	—	. . .	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	. . .	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	13	2	1	6	17	. . .	—
11	Preuß. Ostbahn	8	4	4	—	7	Postwagen Bahnmeisterwagen	2 1
12	Saarbrücker	12	2	—	—	32	. . .	—
13	Westfälische	13	3	—	5	22	. . .	—
14	Sächsische Staats-E.	3	1	—	—	14	. . .	—
15	Württembergische	3	8	3	3	22	. . .	—
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
16	a. Bergisch-Märkische	8	6	—	2	111	. . .	—
	b. Hessische Nordbahn	8	3	—	2	16	. . .	—
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	. . .	—
	d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . .	—
	e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	. . .	—
18	Rhein-Nahe-E.	18	6	1	—	25	. . .	—
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . .	—
	b) in Privatverwaltung.							
20	a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . .	—
21	Bayerische Ostbahnen	2	—	—	—	3	. . .	—
22	Berlin-Anhaltische	—	—	—	6	1	. . .	—
23	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	. . .	—
24	Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	. . .	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	1	1	—	3	—	. . .	—
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn x.	5	—	1	3	1	. . .	—
	b. Starg.-Cösl.-Colbg	4	2	—	2	—	. . .	—
	c. Cöslin-Danziger	2	1	—	—	1	. . .	—
	d. Vorpommersche	3	3	—	—	—	. . .	—
27	Braunschweigische	10	8	—	4	20	. . .	—
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	3	—	—	1	5	Bahnmeisterwagen	1
29	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	. . .	—
30	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	. . .	—
31	Hessische Ludwigs-E.	11	5	3	3	32	. . .	—
32	Homburger	—	—	—	—	—	. . .	—
33	Kirchheimer	—	—	—	—	—	. . .	—
34	Köln-Mindener	5	1	—	8	37	. . .	—
35	a. Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	. . .	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	—	—	—	—	. . .	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	—	—	—	—	. . .	—
38	Märkisch-Posener	2	—	—	—	2	. . .	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	. . .	—
	b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	5	. . .	—
40	a. Magdeburg-Halberstädter x.	3	5	4	10	—	. . .	—
	b. Berlin-Hannoversche	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Aschersleben-Könnern	—	—	—	—	—	. . .	—

A. Deutsche Eisenbahnen.

		311								312	313					
		(Fortſ.) I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
		Die Unfälle, bei denen Perſonen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beſchädigt wurden, ſind veranlaßt durch:									Bei dieſen Unfällen (Kol. 311) wurden zerſtört oder ſtark beſchädigt:					
		a. Zuſammenſtoß zweier Züge.	b. Entgleiſung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu ſchnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Anfahren d. Züge an ſtillſtehende Wagen.	g. ſonſtige Urſachen.		zuſammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Perſonenwagen.	d. Laſt- (u. Arbeits-) wagen.	e. ſonſtige Fahrzeuge.	
	II. Privatbahnen. (Fortſ.)	Anzahl der Unfälle.							Unf.	Unfälle.	Anzahl.					Anz.
41	Niederſchleſiſche Zweigbahn.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
42	Nordhauſen-Erfurter	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
43	Oberheſſiſche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
44	Oſtpreußiſche Südbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
45	Pfälziſche Eiſenbahnen	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
46	Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
47	Rheiniſche	—	3	1	—	1	1		—	6	3	—	—	14		—
48	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
49	a. Thüringiſche	—	1	2	—	—	—		—	3	1	—	—	6		—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
50	Tilſit-Inſterburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	B. Oeſterreichiſche Bahnen.															
51	Ungariſche Staats-E. a. nördliche Linie	3	32	—	—	1	2	d. Selbſtbewegung v. Wagen	3	41	5	4	2	46		—
	Ungariſche Staats-E. b. ſüdliche Linie	—	2	—	—	—	—		—	2	—	—	—	2		—
52	Alföld-Fiumaner	—	2	2	1	2	2	durch Tyresbruch	1	10	3	1	1	19	Bahnwagen Traject-Maſchine	1 1
53	Arad-Temesvarer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
54	Auſſig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
55	Böhmiſche Nordbahn	1	1	—	—	—	1		—	3	5	3	2	10		—
56	Böhmiſche Weſtbahn	—	—	1	1	—	—		—	2	—	—	—	5		—
57	Buſchtěhrader	—	5	3	1	—	3		—	12	2	—	7	13		—
58	Dux-Bodenbacher	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
60	Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn	3	6	1	—	—	3	durch Tyresbruch durch Brand	3 1	17	4	3	1	42		—
61	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
62	a. Kaiſer Ferdinands Nordbahn	—	8	—	—	—	—	d. Trennung des Zuges	1	9	—	1	3	15		—
	b. Mähriſch-Schleſiſche Nordb.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	c. Oſtrau-Friedlander	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
63	Kaiſer Franz-Joſef-Bahn	3	—	—	—	—	—		—	3	1	—	—	1		—
64	Kaiſerin Eliſabeth a. Hauptbahn	1	17	12	1	—	—		—	31	2	2	—	11		—
	Kaiſerin Eliſabeth b. Neumarkt-Braunau	—	2	—	—	—	—		—	2	—	—	—	2		—
	Kaiſerin Eliſabeth c. Budw.-Summerau	—	2	—	—	—	—		—	2	—	—	—	—		—
	Kaiſerin Eliſabeth d. Lambach-Gmunden	1	4	2	—	—	—		—	7	2	1	—	3		—
	Kaiſerin Eliſabeth e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
65	Kaſchau-Oderberger	—	3	—	—	—	—		—	3	—	—	—	3		—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	1	10	—	—	—	—		—	11	—	—	—	—		—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	2		—	2	—	—	—	2		—
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	c. Rumäniſche Linie	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
69	Oeſterreichiſche Nordweſtbahn	—	31	—	—	—	—		—	31	1	1	3	35		—
70	a. Oeſterreichiſche St.-E.-G.	27	7	8	—	—	—		—	42	—	—	—	—		—
	b. Brünn-Roſſitzer	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	—		—
71	I. Siebenbürger	—	—	—	—	—	—		—	—	1	1	—	2		—
72	Südbahn und Tiroler	5	2	1	—	—	12	durch Brand	1	21	9	—	2	52		2
73	Süd-Norddeutſche	1	10	—	—	—	—		—	11	2	2	—	8		—
74	Theiß-Bahn	1	—	3	—	—	1		—	5	3	1	—	19		—
75	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
76	Ungariſche Nordoſt-E.	—	4	—	—	—	1		—	5	—	—	5	3		—
77	Ungariſche Oſtbahn	—	2	1	—	—	—	durch Brand	1	4	—	—	—	7		—
78	Ungariſche Weſtbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	1	2	Schneepflug	1
	C. Fremdländiſche Bahnen.															
79	Niederländiſche Staats-E.	—	1	4	—	—	—		—	5	2	1	3	2		—
80	Grand Central Belge	3	4	1	—	2	3		3	16	—	—	1	46		—
81	Lüttich-Maſtrichter	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
82	Niederländiſche Central-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
83	Niederländiſche Rhein-E.	—	—	1	—	—	—		—	1	1	—	2	—		—
84	a. Warſchau-Wiener	1	6	—	—	—	—		—	7	—	—	—	18		—
	b. Warſchau-Bromberger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	Bahn	314 Die Unfälle im Betriebsjahre 1871, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge. Unf.	314 b. sonstige Ursachen.	314 b. Unf.	314 Zusammen. Unfälle.	315 Bei diesen Unfällen (K. 314) wurden unverschuldet: Reisende besch.	315 Reisende get.	316 Bahnbeamte und Arbeiter besch.	316 Bahnbeamte und Arbeiter get.	317 Dritte Personen besch.	317 Dritte Personen get.	318 Zusammen Personen besch.	318 Zusammen Personen get.	319 Reisende d. zu frühes Aussteigen a. d. Züge, d. Ueberschreiten d. Geleise u. s. w. besch.	319 get.	320/321 Außerdem wurden (unabhängig von … Bahnbeamte und … a. durch unzeitiges oder unvorsichtiges Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge besch.	a. get.	b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge besch.	b. get.	c. durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise besch.	c. get.	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes besch.	d. get.	e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Werkstatts- etc. Arbeiten besch.	e. get.
	I. Staatsbahnen.																								
1	Badische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	1	1	1	—	—	—
2	Bayerische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	1	1	—	—	—	4
3	Friedrich-Franz-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	durch Entgleisung	1	1	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
7	Hannoversche	1	beim Auf- und Abladen schwerer Gegenstände	3	4	—	—	4	—	—	—	4	—	1	1	—	1	3	—	—	—	2	1	—	1
8	Main-Weser-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	1	4	—	1	—	1
9	Nassauische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	12		—	12	—	—	13	—	—	—	13	—	—	—	4	3	8	1	1	—	3	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	11		—	11	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	1	1	9	5	—	—	—	1	—	—
12	Saarbrücker	3	durch Scheuwerden von Pferden	1	4	—	—	2	1	—	1	2	2	2	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
13	Westfälische	1		1	2	—	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—	6	1	—	1	2	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	6	—	4	3	5	—	—
15	Württembergische	1		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	4	—	—
	II. Privatbahnen																								
	a) unter Staatsverwaltung.																								
16	a. Bergisch-Märkische	—	b. Anfahren an stillstehende Wagen	2	2	—	—	4	1	—	—	4	1	—	—	3	1	6	11	9	8	4	5	1	—
	b. Hessische Nordbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	3	—	—	—
17	a. Oberschlesische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	9	—	1	6	6	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	1	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
	d. Neisse-Brieger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	e. Wilhelms-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	1	—	1
18	Rhein-Nahe-E.	1	b. Fallen vom Trittbrett / durch unbekannte Ursache	1 / 1	3	—	—	2	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Zittau-Reichenberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																								
20	a. Altona-Kieler	1		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
	b. Schleswigsche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
21	Bayerische Ostbahnen	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—
22	Berlin-Anhaltische	5		—	5	—	—	5	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
23	Berlin-Görlitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—
24	Berlin-Hamburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	1	1
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	1	3	—	2	—
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colbg.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	—	durch Zerreißen der Kette von der Signal-Laterne u. Herunterfallen derselben	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	—		1	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
27	Braunschweigische	4		—	4	—	—	1	3	—	—	1	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	b. Entgleisung eines Zuges	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	3	1	—	—	3	—	—	—
29	Frankfurt-Hanauer	1		—	1	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
30	Glückstadt-Elmshorner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
31	Hessische Ludwigs-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	2	2	—	1	—	1	—
32	Homburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Kirchheimer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Köln-Mindener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	17	3	5	1	10	2	—	1
35	a. Leipzig-Dresdener	1		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
	b. Cottbus-Großenhainer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Märkisch-Posener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	1	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	3		—	3	—	—	2	1	—	—	2	1	—	—	—	—	—	1	—	—	7	—	—	—
	b. Halle-Kasseler	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	1	—
40	a. Magdeburg-Halberstädter etc.	3		—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	7	—	1	—	5	1	1	—
	b. Berlin-Hannoversche	2		—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	c. Aschersleben-Könnern	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

321			322					323		324							325	
den Unfällen ad Kol. 314) durch eigene Schuld der Betroffenen: Arbeiter f. durch sonstige Ursachen			Dritte Personen a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		Dritte Personen b. durch sonstige Ursachen			Zusammen Personen		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen	c. Entgleisung	d. unrichtiges Stellen der Weichen	e. Achsbrüche	f. sonstige Ursachen		Zusammen	
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle						Unf.	Unf.	
. . .	—	—	1	3	. . .	—	—	5	7	—	—	—	—	—	. . .	—	—	1
. . .	—	—	2	6	in selbstmörderischer Absicht	—	3	5	19	1	—	—	—	—	. . .	—	1	2
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	3
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	4
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	5
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	2	1	—	1	—	—	. . .	—	2	6
bei'm Wagenkuppeln	3	—	1	2	. . .	—	—	10	6	6	—	2	1	—	. . .	—	9	7
. . .	3	1	—	2	. . .	—	1	7	11	—	—	—	—	—	. . .	—	—	8
. . .	—	—	—	—	d. Unvorsichtigkeit bei'm Wagenverschieben	—	1	3	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	9
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	17	4	5	7	11	5	1	durch Verbiegen einer Achse . . / durch zu schnelles Fahren . .	1 / 1	31	10
. . .	—	—	4	2	. . .	—	—	11	9	1	2	—	—	—	. . .	—	3	11
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	2	2	—	—	—	—	—	. . .	—	—	12
. . .	1	—	—	1	. . .	—	1	9	4	—	1	1	—	—	. . .	2	4	13
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	5	16	—	1	—	—	—	durch Zerreißen des Zuges bei'm Rangiren	1	2	14
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	6	—	—	—	—	—	. . .	—	—	15
d. Fallen vom Wagen	1	—	4	6	bei'm Beladen von Wagen	—	1	25	32	1	1	—	—	—	. . .	—	2	16a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	5	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	4	. . .	1	4	17	24	—	—	—	—	—	. . .	—	—	17a
. . .	—	—	2	2	. . .	—	—	6	3	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- c
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- d
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	2	4	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- e
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	. . .	—	—	18
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	19a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- c
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	1	—	—	—	—	. . .	—	1	20a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	6	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	21
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	22
. . .	—	—	1	1	. . .	—	—	3	3	—	—	—	—	—	. . .	—	—	23
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	24
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	5	2	—	—	—	—	—	. . .	—	—	25
durch Heruntérlassen vom Dampfkrahn in d. Strom	—	1	—	—	. . .	—	—	8	2	—	—	—	—	—	. . .	—	—	26a
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- c
. . .	—	—	—	—	d. Umfallen ein. Schleifsteins	1	—	2	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- d
d. absichtl. Ueberfahrenlassen	—	1	1	2	. . .	—	—	1	4	12	2	2	—	—	durch Abspringen eines Radreifens	1	17	27
durch Fallen vom Wagen / d. Fallen vom Telegraphenmaste b. Ordnen d. Drahte	1	1	—	—	. . .	—	—	8	2	—	2	3	3	—	. . .	—	8	28
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	29
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	30
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	8	2	3	1	—	1	—	. . .	—	5	31
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	32
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	33
. . .	—	—	4	2	. . .	—	—	41	10	—	—	—	—	—	. . .	—	—	34
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	35a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	36
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	37
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	3	1	1	1	—	—	—	durch Selbstbewegung von Wagen	1	3	38
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	7	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	39a
. . .	—	—	3	1	. . .	—	—	5	3	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	1	—	—	—	. . .	1	—	17	1	1	—	—	—	—	. . .	—	1	40a
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- c

(Forts.) I. Unfälle b) auf den Bahnhöfen,

A. Deutsche Eisenbahnen.

Nr.	II. Privatbahnen. (Forts.)	314: Die Unfälle im Betriebsjahre 1871, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch: a. Rangiren der Züge. Unf.	b. sonstige Ursachen.	b. Unf.	315: Zusammen Unfälle	316: Bei diesen Unfällen (K. 314) wurden unverschuldet: Reisende besch.	316: Reisende get.	317: Bahnbeamte und Arbeiter besch.	317: get.	318: Dritte Personen besch.	318: get.	319: Zusammen Personen besch.	319: get.	320: Außerdem wurden (unabhängig von …): Reisende b. zu frühes Aussteigen a. d. Zuge, d. Ueberschreiten d. Geleise u. s. w. besch.	320: get.	321: Bahnbeamte und …: a. durch unzeitiges oder unvors. Besteigen oder Verlassen d. Fahrzeuge besch.	a. get.	b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge besch.	b. get.	c. durch unzeitiges Betreten oder unvors. Ueberschreiten der Geleise besch.	c. get.	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes besch.	d. get.	e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Werkstatts- zc. Arbeiten besch.	e. get.
41	Niederschlesische Zweigbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Nordhausen-Erfurter	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
43	Oberhessische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Ostpreußische Südbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Pfälzische Eisenbahnen	3	. . .	—	3	—	2	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
46	Rechte Oder-Ufer-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	4	1	1	—
47	Rheinische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	14	7	2	5	7	3	2	2
48	Taunus-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
49	a. Thüringische	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	1	—	1	—	2	—
	b. Werra-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Tilsit-Insterburger	4	. . .	—	4	—	—	3	—	—	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.																								
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	3	4	—	—	—
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Alföld-Fiumaner	3	. . .	—	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—
53	Arad-Temesvarer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Böhmische Nordbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	1	1
56	Böhmische Westbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
57	Buschtěhrader	3	durch Trennung des Zuges	2	5	—	—	—	1	1	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
58	Dux-Bodenbacher	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	4	. . .	—	4	—	—	4	2	—	3	4	5	—	—	2	2	1	1	1	1	1	2	3	—
61	Graz-Köflacher	—	. . .	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	2	durch Entgleisung	2	4	—	—	8	1	—	—	8	1	2	—	7	3	4	2	1	6	12	3	—	—
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	c. Ostrau-Friedlander	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	1	. . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	7	5	1	2	2	—	2	1
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Budw.-Summerau	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmunden	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaschau-Oderberger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	. . .	1	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	1	3	-	—
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	c. Rumänische Linie	—	durch Einfahren einer Maschine in das Heizhaus während der Arbeit	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—
69	Oesterreichische Nordwestbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	1	—	—	—	—	—	—
70	a. Oesterreichische St.-E.-G.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	1	17	9	8	4	11	5	1	2
	b. Brünn-Rossitzer	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	I. Siebenbürger	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
72	Südbahn und Tiroler	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	1	3	23	2	—	—
73	Süd-Norddeutsche	4	. . .	—	4	—	—	—	4	—	—	—	4	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
74	Theiß-Bahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	1	1	4	3	1	—	—
75	Turnau-Kralup-Prager	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Ungarische Nordost-E.	2	. . .	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
77	Ungarische Ostbahn	1	. . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Ungarische Westbahn	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.																								
79	Niederländische Staats-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—
80	Grand Central Belge	—	durch Entgleisung	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	2	3	—	1	—	—	—	3
81	Lüttich-Mastrichter	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82	Niederländische Central-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	Niederländische Rhein-E.	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
84	a. Warschau-Wiener	19	. . .	—	19	—	—	8	7	3	1	11	8	—	—	—	—	8	7	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	4	. . .	—	4	—	—	—	1	1	2	1	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—

321			322					323		324							325	

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 314) durch eigene Schuld der Betroffenen										Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
Arbeiter			Dritte Personen					Zusammen Personen									Zusammen	
f.			a.		b.					a.	b.	c.	d.	e.	f.			
durch sonstige Ursachen			durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		durch sonstige Ursachen					Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche	sonstige Ursachen.			
	besch.	get.	besch.	get.		besch.	get.	besch.	get.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.	
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	41
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	42
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	43
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	44
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	2	3	—	—	—	—	—	. . .	—	—	45
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	8	2	—	—	—	—	—	. . .	—	—	46
. . .	—	—	2	1	. . .	—	—	29	21	—	4	1	2	—	. . .	—	7	47
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	48
. . .	—	—	2	1	. . .	—	—	9	1	—	—	—	1	—	. . .	—	1	49a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	50
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	7	3	3	2	—	—	—	. . .	—	5	51a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	4	—	2	—	2	—	—	durch Selbstbewegung von Wagen beim Trajectiren	1, 2	7	52
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	53
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	54
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	2	3	—	—	—	—	—	. . .	—	—	55
. . .	—	—	—	2	. . .	—	—	1	2	—	—	—	—	—	. . .	—	—	56
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	2	1	16	1	—	. . .	—	20	57
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	58
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	59
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	8	7	2	2	15	4	1	. . .	—	24	60
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	61
. . .	—	—	—	2	beim Verlassen des Wagens	1	—	27	16	11	16	26	—	—	. . .	—	53	62a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	1	—	—	. . .	—	1	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	. . .	—	1	- c
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	63
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	15	8	7	2	4	6	—	. . .	1	20	64a
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- c
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	3	—	1	—	—	1	—	. . .	—	2	- d
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- e
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	65
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	66
. . .	1	—	—	—	. . .	—	—	4	4	—	—	—	—	—	. . .	1	1	67a
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	—	. . .	—	1	—	1	1	—	—	—	—	. . .	—	1	- c
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	3	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	68
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	8	1	17	—	41	—	—	. . .	—	58	69
. . .	2	1	3	4	. . .	2	2	50	29	30	—	23	—	—	. . .	—	53	70a
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—	71
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	27	5	—	2	2	—	—	. . .	—	4	72
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	2	1	—	—	25	—	—	d. Selbstbewegung v. Wagen	2	27	73
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	8	7	1	—	—	—	—	. . .	—	1	74
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	75
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	2	—	2	—	1	1	—	. . .	—	4	76
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	—	1	—	2	—	—	—	. . .	—	2	77
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	78
. . .	—	—	1	—	. . .	—	—	3	3	1	2	1	—	—	. . .	—	4	79
. . .	—	—	—	1	. . .	—	—	3	8	—	—	1	—	—	. . .	—	1	80
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	81
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—	82
. . .	—	—	—	—	. . .	—	—	1	—	—	—	1	—	—	durch Bewegung von Wagen in Folge Sturmes	1	2	83
. . .	—	—	3	1	. . .	—	—	11	8	—	—	—	—	—	. . .	—	—	84a
. . .	—	—	1	2	. . .	—	—	1	3	—	—	—	—	—	. . .	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	326						327	328	329	330		331		332	333	334	
		(Fortf.) I. Unfälle.						II. Achsbrüche.										
		Bei diesen Unfällen (Kol. 324) wurden zerstört oder stark beschädigt:							In den früheren Jahren						Im Betr.-Jahre			
		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.		von . . . bis Ende 1870.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl					Sum.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
	I. Staatsbahnen.																	
1	Badische	—	—	—	—	. . .	—	1840	11	9	3	—	199	i.R. 331a	—	—	—	—
2	Bayerische	1	—	1	—	. . .	—	1845	4	13	2	—	226*	7	3	5	2	—
3	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	. . .	—	1848	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	. . .	—	1846	—	6	3	—	24	1	—	—	—	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	18	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	—	—	4	. . .	—	1847	11	17	7	—	111	2	—	1	—	—
8	Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	. . .	—	1850	—	2	6	1	15	25	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	. . .	—	1862	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	5	—	—	51	. . .	—	1850	17	3	5	—	101	1	1	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	8	. . .	—	1854	14	2	2	—	10	1	—	1	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	. . .	—	1852	5	6	—	—	10	33	—	2	—	—
13	Westfälische	1	—	5	18	. . .	—	1855	3	2	5	—	15	11	—	—	—	—
14	Sächsische Staats-E.	—	—	—	4	Postwagen . . .	1	1843	2	34	13	—	94	—	—	—	2	—
15	Würtembergische	—	—	—	—	. . .	—	1854	11	30	5	—	54	—	1	—	2	—
	II. Privatbahnen																	
	a) unter Staatsverwaltung.																	
16	a. Bergisch-Märkische	2	—	—	28	. . .	—	1841	11	8	15	—	127	2	1	—	1	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	. . .	—	1848	1	2	—	3	3	14	—	—	—	—
17	a. Oberschlesische	—	—	—	—	. . .	—	} 1842	21	11	—	—	110	2	—	3	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	. . .	—											
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	. . .	—	1848	—	2	1	—	6	—	—	—	—	—
	d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . .	—	1848	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	e. Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	. . .	—	1846	5	—	1	—	9	2	—	1	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	. . .	—	1861	2	2	—	—	—	5	—	—	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	. . .	—	1859	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	b) in Privatverwaltung.																	
20	a. Altona-Kieler	—	—	—	1	. . .	—	1844	3	1	7	—	33	—	—	—	—	—
	b. Schleswigsche	—	—	—	—	. . .	—	1854	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	. . .	—	1858	3	2	—	—	—	8	2	—	—	—
22	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	. . .	—	1841	17	—	9	—	45	2	2	—	—	—
23	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Berlin-Hamburger	—	—	—	—	. . .	—	1848	7	1	—	—	48	32	—	—	—	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	—	—	—	—	. . .	—	1856	12	4	—	2	12	3	1	—	2	1
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	. . .	—	1852	13	—	4	—	18	—	—	—	—	—
	b. Starg.-Cösl.-Colbg.	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöslin-Danziger	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Vorpommersche	—	—	—	—	. . .	—	1863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Braunschweigische	9	1	3	27	. . .	—	1857	3	3	1	—	16	16	—	—	—	1
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	—	—	3	. . .	—	1852	7	1	1	—	60	—	—	—	—	—
29	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	. . .	—	1848	7	—	1	—	2	6	1	1	1	—
30	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Hessische Ludwigs-E.	2	1	—	14	. . .	—	1860	7	2	—	—	1	4	1	—	—	—
32	Homburger	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Kirchheimer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Köln-Mindener	—	—	—	—	. . .	—	1846	4	12	1	2	167	41	—	1	—	3
35	a. Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	. . .	—	1849	9	5	3	—	40	—	—	—	—	—
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	—	—	—	—	. . .	—	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	—	—	—	. . .	—	1851	—	—	3	—	32	3	—	—	—	—
38	Märkisch-Posener	2	—	—	3	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	—	—	—	—	. . .	—	1854	9	1	1	—	7	7	—	—	—	—
	b. Halle-Kasseler	—	—	—	—	. . .	—	1866	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
40	a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc.	} —	—	—	—	. . .	—	1840	1	2	3	1	17	6	—	—	1	—
	b. Berlin-Hannoversche																	
	c. Aschersleben-Könnern																	

335		336	337	338	339	
			Achsbrüche.			
1871 a. bei eigenen Lastwagen-brüche.	1871 b. bei fremden Lastwagen-brüche.	Zusammen bis Ende 1871 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol 336) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	222	bei Güterwagen mit Achsen von 137mm Stärke in der Nabe.	31	7,16	1
24	11	297	„ Lastwagen älterer Construction mit schmiedeeisernen Achsen	26	11,42	2
—	—	21	„ eisernen Achsen von 3½ u. 3¾ Zoll engl. Durchmesser	24	0,88	3
—	—	34	„ bei 4rädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchstelle) 3" 8"' stark waren	25	1,36	4
—	—	—	. . .	—	—	5
—	—	—	. . .	—	—	6
2	3	154	bei Lastwagen	24	6,42	7
—	3	52	„ Achsen unter 4¼ Zoll Stärke	22	2,36	8
—	—	4	. . .	10	0,40	9
—	—	128	bei Lastwagen mit Patent-Bündel-Achsen	22	5,82	10
3	—	33	„ Lastwagen mit Patent-Bündel-Achsen von 4½ Zoll Stärke	18	1,83	11
8	5	69	„ Kohlen- und Güterwagen	20	3,45	12
—	—	36	bei 4rädrigen offenen Lastwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit u. eisernen Bündelachsen von 105mm Stärke und bei dergleichen Wagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit mit Gußstahl-Achsen von 105mm Stärke	17	2,12	13
10	3	158	bei schmiedeeisernen Tender-Achsen von 102—129mm, bei Personenwagen-Achsen aus Puddelstahl von 99 bis 114mm und bei schmiedeeisernen Lastwagen-Achsen von 84—121mm Durchmesser in der Nabe	29	5,45	14
3	3	109	bei Tendern und Lastwagen	17	6,41	15
4	—	169	bei 4rädrigen Güterwagen. Die im Jahre 1871 gebrochenen Achsen bestanden: die Lokomotiv-Achse aus ungehärtetem Gußstahl, die Personenwagen-Achse u. 3 Güterwagen-Achsen aus Patent-Bündel-Eisen	31	5,45	16a
—	—	23	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4 Zoll Nabenstärke	23	1,00	- b
—	—	147	„ bei 6rädr. mit englischen Patent-Achsen versehenen Lastwagen von 3¾ Zoll Durchmesser in der Nabe	30	4,90	17ab
3	—	12	„ Lastwagen mit Patent-Bündel-Achsen von 2⅞—3½ Zoll Durchmesser	24	0,50	- c
—	—	1	„ einer Lastwagen-Achse aus Walzeisen von 3½ Zoll Stärke	24	0,04	- d
—	—	18	„ Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen von 3¾—4 Zoll Durchmesser	26	0,69	- e
2	3	14	„ fremden Güterwagen	11	1,27	18
—	—	—	. . .	—	—	19a
—	—	—	. . .	—	—	- b
—	—	1	bei einer Tender-Achse von 102mm Durchmesser in der Nabe	12	0,08	- c
—	—	44	bei Güterwagen	28	1,57	20a
1	—	2	. . .	18	0,11	- b
—	6	21	bei Lokomotiv-Achsen aus Bessemerstahl von 152mm Durchmesser und bei Güterwagen-Achsen	13	1,61	21
—	2	77	„ Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen von 3¾ Zoll Durchmesser	31	2,48	22
—	—	—	. . .	—	—	23
—	—	88*	bei 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen	24	3,67	24
3	—	40	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen aus Patent-Bündeleisen	16	2,50	25
—	—	35	bei Lokomotiv-Triebachsen von Feinkorneisen in den Kurbeln und bei Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen von 3⅓—3¾ Zoll Durchmesser in der Nabe	20	1,75	26a
—	—	—	. . .	—	—	- b
—	—	—	. . .	—	—	- c
—	1	1	bei einem französischen Wagen mit eisernen Achsen von 127mm Durchmesser in der Nabe	9	0,11	- d
—	—	40	„ 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen. Dimensionen 3¾—4¼ Zoll	15	2,67	27
—	—	69	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3¾ Zoll Stärke in der Nabe	20	3,04	28
—	—	19	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	23	0,83	29
—	—	—	. . .	—	—	30
1	2	18	bei schmiedeeisernen Triebachsen älterer Lokomotiven und bei fremden Güterwagen	11	1,63	31
—	—	—	. . .	—	—	32
—	—	—	. . .	—	—	33
—	4	235	bei einer eisernen Tender-Achse von 4¼ Zoll Durchmesser in der Nabe, bei 3 Gußstahl-Achsen unter Personenw., sowie bei 3 gewalzten Patent-Bündel-Achsen u. bei einer schmiedeeisernen Achse unter Güterw.	26	9,04	34
—	1	58	bei Lastwagen-Achsen	23	2,52	35a
—	—	—	. . .	—	—	- b
—	—	12	bei den schwachen eisernen Achsen unter 3 Zoll Durchmesser und bei eisernen Kurbelachsen der Lokomotiven	36	0,33	36
—	—	38	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl und 3¾ Zoll im Durchmesser	20	1,90	37
—	—	—	. . .	—	—	38
—	—	25	bei Lokomotiv-Achsen	18	1,39	39a
—	1	3	„ Güter- und Personenwagen-Achsen von 70, 76 und 130mm Durchmesser	6	0,50	- b
1	1	33	„ Lastwagen-Achsen	23	1,43	40

A. Deutsche Eisenbahnen.	326						327	328	329	330		331		332	333	334	
	(Forts.) I. Unfälle.						II. Achsbrüche.										
	Bei diesen Unfällen (Kol. 324) wurden zerstört oder stark beschädigt:							In den früheren Jahren						Im Betr.-Jahre			
	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.		von . . . bis Ende 1870.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
	Anzahl					Anz.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
II. Privatbahnen. (Forts.)																	
41 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—		—	1847	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
42 Nordhausen-Erfurter	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Oberhessische	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—		—	1865	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
45 Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—		—	1859	—	2	—	—	58	4	—	—	—	—
46 Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Rheinische	5	—	—	24		—	1850	7	4	1	—	19	2	—	2	1	—
48 Taunus-E.	—	—	—	—		—	1840	21	5	9	—	26	1	—	—	—	—
49 a. Thüringische	—	—	—	4		—	1846	7	13	12	2	38	16	—	1	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—		—	1859	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—
50 Tilsit-Insterburger	1	—	—	6		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.																	
51 Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	6		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. südliche Linie	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Alföld-Fiumaner	—	—	—	11		—	1869	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
53 Arad-Temesvarer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—		—	1858	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
55 Böhmische Nordbahn	—	—	—	—		—	1869	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
56 Böhmische Westbahn	—	—	—	—		—	1862	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—
57 Buschtěhrader	1	—	2	12	Landfuhrwerke	2	1863	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
58 Dux-Bodenbacher	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Galizische Carl-Ludwig-Bahn	4	4	—	10	Schneepflug	1	1859	—	5	—	—	16	2	—	—	—	—
61 Graz-Köflacher	—	—	—	—		—	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
62 a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	23	4	1	87	Schneepflug	1	1857	19	80	11	—	278	34	—	7	—	—
b. Mährisch-Schlesische Nordb.	1	—	—	2		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Ostrau-Friedlander	1	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	2	1	3	10		—	1859	—	34	—	1	28	4	—	2	—	—
b. Neumarkt-Braunau	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Budw.-Summerau	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Lambach-Gmunden	—	—	—	—		—	1859	2	—	—	—	—	—	2	—	1	—
e. Pferdebahn	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Kaschau-Oderberger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	1		—	1866	—	3	1	—	1	—	—	2	—	—
b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rumänische Linie	—	—	—	2		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—		—	1855	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
69 Oesterreichische Nordwestbahn	4	1	1	74		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Oesterreichische St.-E.-G.	—	—	—	—		—	1856	26	93	12	1	450	37	1	10	—	—
b. Brünn-Rossitzer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71 I. Siebenbürger	—	—	—	—		—	1869	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—
72 Südbahn und Tiroler	3	2	1	51		1	1860	53	126	5	5	145	10	2	16	3	—
73 Süd-Norddeutsche	7	3	1	19		—	1859	10	—	—	—	—	6	—	—	—	—
74 Theiß-Bahn	—	—	—	3		—	1858	—	5	1	—	9	19	—	5	—	—
75 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Ungarische Nordost-E.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77 Ungarische Ostbahn	—	—	—	1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78 Ungarische Westbahn	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.																	
79 Niederländische Staats-E.	—	—	—	5		—	1863	3	—	—	—	5	2	—	—	—	—
80 Grand Central Belge	—	—	—	13		—	1866	—	—	3	—	91	—	—	—	—	—
81 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82 Niederländische Central-E.	—	—	—	—		—	1863	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
83 Niederländische Rhein-E.	—	—	1	2		—	1855	32	1	—	—	25	6	—	—	—	—
84 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

335		336	337	338	339	
			Achsbrüche.			
1871		Zusammen bis Ende 1871	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol 336) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
a. bei eigenen	b. bei fremden					
Lastwagen. brüche.		Achsbr.			Achsbr.	
—	—	14	bei offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit $3\frac{1}{2}$—$3\frac{5}{8}$ Zoll starken Patent-Bündel-Achsen	25	0,36	41
—	—	—	. . . .	—	—	42
—	—	—	. . . .	—	—	43
—	—	1	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 130mm Stärke	6	0,16	44
2	1	67	„ beladenen Kohlen- und Güterwagen	13	5,15	45
—	—	—	. . . .	—	—	46
5	2	43	bei Krumm-Achsen der Lokomotiven und bei $3\frac{1}{8}$ Zoll starken eisernen Achsen der Lastwagen	22	1,95	47
—	—	62	„ Kurbel-Achsen der älteren Lokomotiven und bei $3\frac{3}{8}$ Zoll starken eisernen Wagen-Achsen	32	1,94	48
—	3	92	„ Güterwagen mit Patent-Bündel-Achsen von $3\frac{3}{8}$ Zoll Stärke	25	3,68	49a
—	2	7	„ Güterwagen-Achsen	13	0,54	- b
—	—	—	. . . .	—	—	50
—	—	—	. . . .	—	—	51a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
1	—	2	. . . .	3	0,66	52
—	—	—	. . . .	—	—	53
—	2	4	bei Kohlenwagen-Achsen	13	0,31	54
—	—	1	„ einer Lastwagen-Achse	3	0,33	55
—	—	5	„ Güterwagen mit Achsen von 3 Zoll Durchmesser	9	0,55	56
1	—	4	„ Kohlenwagen mit Hohl-Achsen	8	0,50	57
—	—	—	. . . .	—	—	58
—	—	—	. . . .	—	—	59
—	—	23	bei Lastwagen	13	1,77	60
—	—	2	„ Kohlenwagen-Achsen aus Feinkorneisen von 4 Zoll Stärke	12	0,16	61
1	—	430	„ Tender-Achsen von 112—125mm und bei Wagen-Achsen von 124mm Durchmesser in der Nabe	15	28,66	62a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . .	—	—	63
5	—	74	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 120mm Stärke und bei Tender-Achsen	13	5,69	64a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
1	—	6	bei Lokomotiv-Achsen	13	0,46	- d
—	—	—	. . . .	—	—	- e
—	—	—	. . . .	—	—	65
—	—	—	. . . .	—	—	66
—	—	7	bei Tender-Achsen	5	1,40	67a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . .	—	—	- c
—	—	3	bei Kohlenwagen	17	0,177	68
—	—	—	. . . .	—	—	69
45	—	675	bei diversen Lastwagen der ältesten Lieferungen	16	42,19	70a
—	—	—	. . . .	—	—	- b
—	—	4	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 123mm Durchmesser in der Nabe	3	1,33	71
16	—	381	„ Tender- und Güterwagen-Achsen von 115—130mm Stärke	11	34,64	72
—	—	16	„ Lokomotiv-Achsen	13	1,23	73
3	1	43	bei bedeckten Güterwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packettirt und gewalzt waren und zwischen den Rädern 127 und in der Nabenöffnung 123mm Durchmesser hatten	14	3,07	74
—	—	—	. . . .	—	—	75
—	—	—	. . . .	—	—	76
—	—	—	. . . .	—	—	77
—	—	—	. . . .	—	—	78
1	1	12	bei Güterwagen-Achsen	9	1,33	79
11	—	105	„ Lastwagen-Achsen	6	17,50	80
—	—	—	. . . .	—	—	81
—	—	2	bei Lokomotiv-Trieb-Achsen	9	0,22	82
3	—	67	„ Lastwagen-Achsen	17	3,94	83
—	—	—	. . . .	—	—	84a
—	—	—	. . . .	—	—	- b

	A. Deutsche Eisenbahnen.	340		341		342	343	344	345	346	347	348		349
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1871.						
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1871		Zusammen bis Ende 1871.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
		Anzahl der Brüche		Anzahl der Brüche		Schienenbr.	3.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	—	148	—	25	173	23,5	—	—	—	—	. . .	—	—
2	Bayerische	26	230	38	34	328	16—21,9	—	—	—	—	. . .	—	—
3	Friedrich-Franz-E.	60	—	2	—	62	18,87	—	—	—	—	. . .	—	—
4	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
7	Hannoversche	—	186	—	22	208	22,3—23,6	—	—	—	—	. . .	—	—
8	Main-Weser-Bahn	—	8	—	—	8	20,08	—	—	—	—	. . .	—	—
9	Nassauische	—	1	—	1	2	22,15 u. 15,4	—	—	—	—	. . .	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	—	564	6	36	606	17,6—23,2	—	—	—	—	. . .	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	5	—	—	5	20,75 u. 23,27	—	—	—	—	. . .	—	—
12	Saarbrücker	14	23	—	6	43	22—23	—	—	—	—	. . .	—	—
13	Westfälische	12	28	—	33	73	21,55	—	—	1	—	. . .	—	1
14	Sächsische Staats-E.	29	418	—	138	585	18—21	—	—	—	—	. . .	—	—
15	Württembergische	—	48*	—	21	69	20	—	—	—	—	. . .	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltung.													
16	a. Bergisch-Märkische	129	44	—	15	188	20—22,57	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Hessische Nordbahn	6	—	1	—	7	18	—	—	—	—	. . .	—	—
17	a. Oberschlesische	27	103	—	48	178	14—23,7	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	18	—	15	33	20,57—23,7	—	—	—	—	. . .	—	—
	c. Stargard-Posener	—	1	—	—	1	21,13	—	—	—	—	. . .	—	—
	d. Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	e. Wilhelms-Bahn	—	6	—	14	20	20,5	—	—	—	—	. . .	—	—
18	Rhein-Nahe-E.	—	8	—	—	8	22—23	—	—	—	—	. . .	—	—
19	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	c. Zittau-Reichenberger	—	11	—	1	12	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
20	a. Altona-Kieler	—	51	—	12	63	15,15 u. 20	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Schleswigsche	—	13	—	5	18	21 resp. 18	1	—	—	—	. . .	—	3
21	Bayerische Ostbahnen	—	41	—	12	53	21	—	—	—	—	. . .	—	—
22	Berlin-Anhaltische	37	61	1	20	119	17,5 resp. 22,2	—	—	—	—	. . .	—	—
23	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
24	Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	96	2	70	—	168	17,82—20,83	—	—	—	—	. . .	—	—
26	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	66	—	21	87	{15, 18¾, 21, 22,5 u. 23}	—	—	—	—	b. Entgleisung v. Zügen	2	1
	Berlin-Stettiner b. Starg.-Cösl.-Colbg.	—	148	—	12	160	15 u. 22,5	—	—	—	—	. . .	—	—
	Berlin-Stettiner c. Cöslin-Danziger	—	—	—	2	2	23	—	—	—	—	. . .	—	—
	Berlin-Stettiner d. Vorpommersche	—	1	—	2	3	23	—	—	—	—	. . .	—	—
27	Braunschweigische	6	—	6	—	12	19	—	—	—	—	. . .	—	—
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	11	—	14	25	23,1	—	—	1	—	. . .	—	1
29	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
30	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
31	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
32	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
33	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
34	Köln-Mindener	1	307	—	75	383	21—23	—	—	—	—	. . .	—	—
35	a. Leipzig-Dresdener	—	122	—	34	156	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	100	—	—	—	100	8	—	1	—	—	. . .	—	3
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
38	Märkisch-Posener	—	1	—	1	2	23	—	—	1	1	. . .	—	2 u. 8
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	14	—	30	—	44	21	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Halle-Kasseler	—	8	—	3	11	22,72	—	—	—	—	. . .	—	—
40	a. Magdeburg-Halberstädter rc.	6	9	—	—	15	20,66	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Berlin-Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	c. Aschersleben-Könnern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—

		340		341		342	343	344	345	346	347	348		349
	A. Deutsche Eisenbahnen.	**III. Schienenbrüche.**						**IV. Verkehrs-Störungen** im Betriebs-Jahre 1871.						
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1871		Zusammen bis Ende 1871.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
41	Niederschlesische Zweigbahn	—	26	—	6	32	17 u. 23	—	—	—	—	. . .	—	—
42	Nordhausen-Erfurter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . .	—	28
43	Oberhessische	—	—	—	2*	2	21,9	—	—	—	—	. . .	—	—
44	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . .	—	2
45	Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
46	Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	1	1	23	1*	—	—	—	. . .	—	—*
47	Rheinische	—	21	—	12	33	—	—	—	—	—	durch Eisgang . .	2*	—*
48	Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	. . .	—	—
49	a. Thüringische	—	85	—	35	120	17—22	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Werra-E.	—	12	—	21	33	24	—	—	—	—	. . .	—	—
50	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . .	—	3
	B. Oesterreichische Bahnen.													
51	Ungarische Staats-E. a. nördliche Linie	—	—	—	14	14	—	1	—	2	—	durch Entgleisungen	3	1
	Ungarische Staats-E. b. südliche Linie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
52	Alföld-Fiumaner	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	durch Eisgang . .	1*	—
53	Arad-Temesvarer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . .	—	5
54	Aussig-Teplitzer	—	12	—	—	12	20	—	—	—	—	. . .	—	—
55	Böhmische Nordbahn	—	—	—	1	1	20	—	—	1	—	. . .	—	1
56	Böhmische Westbahn	—	17	—	3	20	20 u. 22,4	—	—	—	—	. . .	—	—
57	Buschtěhrader	—	3	—	2	5	22,4	—	3	2	—	. . .	—	5
58	Dux-Bodenbacher	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	. . .	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . .	—	2
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	—	nicht not.	—	7	7	22,95	—	—	4	—	. . .	—	4
61	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	818	27	—	33	878	19,4	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	—	2	—	2	4	19,4	—	—	—	—	. . .	—	—
	c. Ostrau-Friedlander	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
64	Kaiserin Elisabeth a. Hauptbahn	—	179	—	8	187	22,4	—	—	—	—	. . .	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Neumarkt-Braunau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	Kaiserin Elisabeth c. Budw.-Summerau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	Kaiserin Elisabeth d. Lambach-Gmunden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	Kaiserin Elisabeth e. Pferdebahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
65	Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	—	—	—	3	—	2	. . .	—	9
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	. . .	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	. . .	—	17⅟₁₂
	b. Czernowitz-Suczawaer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . .	—	4
	c. Rumänische Linie	—	—*	—	—	—	—	—	1	—	—	. . .	—	4
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . .	—	2
69	Oesterreichische Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	durch Felsabstürze	2	31
70	a. Oesterreichische St.-E.-G.	12	685	—	—	697	23,46	—	—	6	—	. . .	—	—
	b. Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
71	I. Siebenbürger	—	3	—	16	19	19,6	—	1	2	1	. . .	—	45 resp. 60*
72	Südbahn und Tiroler	—	30	—	21	51	23	—	1	7	—	. . .	—	—
73	Süd-Norddeutsche	—	3	—	1	4	—	—	—	—	—	. . .	—	—
74	Theiß-Bahn	—	70	—	9	79	19,51 u. 23,2	—	—	1	—	. . .	—	3
75	Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	1	18	—	—	—	—	. . .	—	—
76	Ungarische Nordost-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	. . .	—	37
77	Ungarische Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	. . .	—	34
78	Ungarische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . .	—	1⅓
	C. Fremdländische Bahnen.													
79	Niederländische Staats-E.	—	11	—	3	14	23	—	—	—	—	. . .	—	—
80	Grand Central Belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
81	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
82	Niederländische Central-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
83	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
84	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—

Abschnitt F.

Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1869 enthalten.

Abschnitt G.

Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

	A. Deutsche Eisenbahnen.	350	351	352	353	354	355	356	357	
			Einnahme pro 1871.						Pensionen	
		Bestand am Schlusse des Jahres 1870.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staats-fonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	586 764	27 422	43 347	57 382	411	13 082	141 644	56 216	39 520
3	Friedrich-Franz-E.	108 643*	4779	1658	800	—	560	7797	177	514
4	Main-Neckar-E.	12 839	519	—	286	—	434	1239	—	—
5	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	29 601	1534	6959	2340	884	23	11 731	129	134
7	Hannoversche	386 842	17 527	36 781	18 794	—	17 364	90 466	3172	8372
8	Main-Weser-Bahn	35 132	1800	9912	3240	288	12	15 252	—	166
9	Nassauische	90 431	4125	12 543	3295	169	289	20 421	250	1018
10	Niederschl.-Märk. u. Schles. Geb.	612 655	23 030	50 275	9242	—	1163	83 710	18 166	19 132
11	Preuß. Ostbahn	617 585	31 806	39 963	16 140	2103	1643	91 665	6102	7077
12	Saarbrücker	127 646	5606	12 384	2555	417	—	20 992	3503	2042
13	Westfälische	306 874	13 677	17 622	6228	—	4637	42 164	6049	3846
14	Sächsische Staats-E.	527 986	22 709	29 410	17 565	7314	3721	80 749	8741*	11 640*
15	Württembergische	398 147	18 879	29 158*	11 429	3269	1046	63 811	6317	4774
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
16	a. Bergisch-Märkische	1 039 112*	46 500	103 173	13 812	2787	11 663	177 935	19 129	21 212
	b. Hessische Nordbahn	125 098*	5406	—	4019	—	—	9425	3683	—
17	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener d. Neisse-Brieger	646 920	30 532	53 521	49 545	4550	1282	139 430	25 531	25 938
	e. Wilhelms-Bahn	172 258	7877	7296	3000	637	150	18 960	2742	1999
18	Rhein-Nahe-E.	98 917*	4473	6710	2420	506	1330	15 439	1034	910
		19 739	886	947	806	113	—	2752	113	—
19	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.									
20	a. Altona-Kieler	119 895	4744	8321	—	—	6124	19 189	4434	6017
	b. Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Bayerische Ostbahnen	526 534	28 254	20 551	28 571	—	2598	79 974	1328	6286
22	Berlin-Anhaltische	386 606	17 299	24 556	6000	1229	1056	50 140	17 253	6291
23	Berlin-Görlitzer	20 788	941	6069	3312	—	1313	11 635	385	99
24	Berlin-Hamburger	492 458	22 392	16 756	7500	26 800	2661	76 109	9057	10 534
25	Berlin-Potsdam-Magdeburger	58 593	2805	11 923	4500	—	—	19 228	14 398	5267
26	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc. b. Starg.-Cösl.-Colbg. c. Cöslin-Danziger d. Vorpommersche	523 813	23 924	33 602	20 628	5370	749	84 273	7335	8287
	e. Stettin-Stargard	24 946	1046	952	600	118	26	2742	1245	317
27	Braunschweigische	165 380	5924	29 248	—	1270	—	36 442	715	2906
28	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	146 044	6948	10 497	5000	1207	1787	25 439	8190	2204
29	Frankfurt-Hanauer	38 200	1714	1937	* 1286	—	426	5363	487	987
30	Glückstadt-Elmshorner	9254	435	527	—	—	244	1206	107	245
31	Hessische Ludwigs-E.	185 714	8672	12 584	8571	695	1214	31 736	3738	2755
32	Homburger	8371	572	678	400	—	213	1863	47	163
33	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Köln-Mindener	636 477	32 152	39 965	14 678	1820	12 269	100 884	12 475	1771
35	a. Leipzig-Dresdener	220 404	11 305	8789	10 000	—	580	30 674	3470	10 456
	b. Cottbus-Großenhainer	—	—	2853	1272	358	137	4620	—	—
36	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	7721	365	—	571	—	28	964	—*	—
37	Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	45 889	2060	2630	—	—	690	5380	126	438
38	Märkisch-Posener	2797	273	4937	3620	—	97	8927	—	—
39	a. Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz. b. Halle-Kasseler	202 798	8848	17 691	5700	s. R. 355	34 820	67 059	13 863	9184
40	a. Magdeburg-Halberstädter ꝛc. b. Berlin-Hannoversche c. Aschersleben-Könnern	196 206	10 612	13 146	—	—	4397	28 155	13 141	4708

358	359	360	361	362	363	364	365	366	367		368	369	
Ausgabe pro 1871.							Bestand der Kasse ultimo 1871.	Zahl der Betheiligten.	Im Jahre 1871 erhielten:				
									Pensionen				
…inder-Erziehungs-gelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.			a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen		Kinder	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
l. R. 357b	11 633	3264	—	16 033	206	126 872	601 526	7667	371	821*	l. R. 367b	1534	2
121	—	—	—	—	20	832	115 608	56	3	9	2	—	3
—	965	—	—	—	—	965	13 112	—	—	56	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
90	—	995	—	—	25	1373	39 959	493	2	5	5	—	6
614	1642	2127	—	917	4627	21 471	455 837	3699	46	258	53	99	7
245	20	104	—	116	—	651	49 733	890	—	8	18	1	8
754	l. R. 363	590	—	l. R. 363	644	3256	107 596	736	4	26	56	9	9
8088	968	7023	—	—	426	53 803	642 562	3687	195	379	460	—	10
6035	2248	5357	993	—	363	28 175	681 075	2613	72	167	417	66	11
1974	200	3035	—	—	5	10 759	137 879	914	29	44	102	11	12
2892	613	1368	5260	—	40	20 068	328 970	1614	55	134	182	39	13
3085	—	2500	—	—	331	26 297	582 438	4505	111*	419	496*	—	14
1777	1467	577	—	—	161	15 073	446 885	3062	52	149	247	37	15
12 728	153	3544	—	—	29	56 795	1 160 252	5832	156	350	669	—	16
—	—	—	54	—	—	3737	130 786	320	16	—	—	—	
6807	380	1882	—	595	—	61 133	725 217	2753	198	348	448	28	17a-d
1310	142	134	—	54	14	6435	184 783	537	32	48	90	—	- e
898	40	2037	—	—	24	4943	109 413	440	11	18	42	2	18
—	—	—	—	—	—	113	22 378	93	1	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
181	100	—	—	658	175	11 565	131 410*	946	49	128	12	6	20a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	7614	598 894	ca. 2100	15	102	—	—	21
92	1349	175	—	699	1163	27 022	409 724	1355	126	118	7	—	22
—	35	1377	213	720	11	2840	29 583	546	5	2	—	1	23
463	—	192	25 806	—	431	46 483	522 084	1635	80	197	29	—	24
201	—	1	—	755	—	20 622	57 198	1227	140	103	30	—	25
128	—	1167	—	—	100	17 017	591 069	1982	49	105	6	—	26a-d
113	—	49	—	—	—	1724	25 964	44	11	4	15	—	- e
1160	11 759*	—	88	6390	—	23 018	178 804	6870	17	118	61	2199	27
1407	236	635	—	—	642	13 314	158 169	1096	79	82	109	10	28
41	—	40	—	—	—	1555	42 008	243	3	26	2	—	29
161	—	—	—	—	31	544	9916	62	1	10	l. R. 367b	—	30
434	—	—	—	—	23	6950	210 500	1066	29	48	49	—	31
—	—	18	—	—	—	228	10 006	60	1	4	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
118	16 668	—	—	—	13 021	44 053	693 308	4274	196	55	12	1683	34
548	—	340	—	—	10	14 824	236 254	761	31	181	30	—	35a
—	11	—	—	—	47	58	4562	—	—	—	—	—	b
—	—	—	3	—	—	3	8682	—	—	—	—	—	36
—	—	—	18	—	10	592	50 677	320	2	11	—	—	37
38	—	57	228	—	13	336	11 388	522	—	—	2	—	38
	—	885	—	—	81	24 013	245 844	1236	125	133	—*	—	39
50		213	—	550	8	18 670	205 691	1713	116	73	5	—	40

		350	351	352	353	354	355	356	357	
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Bestand am Schlusse des Jahres 1870.	Einnahme pro 1871.						Pensionen	
			Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
41	Niederschlesische Zweigbahn	51 567	2160	1581	1000	1155	41	6237	1081	843
42	Nordhausen-Erfurter	3406	68	3167	1224	—	44	4503	—	—
43	Oberhessische	6971	430	5833	—	—	95	6358	—	—
44	Ostpreußische Südbahn	37 710	2262	5494	3669	5520	107	17 052	—	394
45	Pfälzische Eisenbahnen	296 994	15 778	21 998	12 675	—	626	348 071	13 062	in Kol. 357a
46	Rechte Oder-Ufer-E.	56 915	3337	10 138	5000	683	—	19 158	206	355
47	Rheinische	478 806	22 121	63 223	10 505	—	19 492	115 341	8489	6055
48	Taunus-E.	47 631	1977	1950	8000	—	182	12 109	5505	2235
49	a. Thüringische	472 725	18 013	16 508	16 659	3248	2844	57 272	8750	6936
	b. Werra-E.	92 654	4170	5067	2400	817	672	13 126	818	1004
50	Tilsit-Insterburger	10 419	510	862	710	—	112	2194	—	107
	B. Oesterreichische Bahnen.									
51	Ungarische Staats-E. { a. nördliche Linie / b. südliche Linie }	12 414	655	17 741	4456	—	808	23 660	—	—
52	Alföld-Fiumaner	2234	325	4881	2667	—	—	7873	—	—
53	Arad-Temesvarer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	62 408	4712	6955	4268	—	—	15 935	83	415
55	Böhmische Nordbahn	15 886	1227	5193	3254	—	236	9910	—	—
56	Böhmische Westbahn	81 238	4513	8394	—	1833	—	14 740	2942	in Kol. 357a
57	Buschtĕhrader	71 262	4366	8473	6903	in Kol. 355	1051	20 793	5584	„ „ 357a
58	Dux-Bodenbacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Fünfkirchen-Barcs'er	—	67	1566	—	—	267	1900	—	—
60	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	380 580	23 786	31 862	13 334	14 169	536	83 687	1077	3406
61	Graz-Köflacher	25 450	1941	2688	1333	4546	108	10 616	—	—
62	a. Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 738 751	102 702	83 640	32 000	—	—	218 342	42 330	47 999
	b. Mährisch-Schlesische Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Ostrau-Friedlander	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Kaiser Franz-Josef-Bahn	22 688	1694	17 939	—	—	76	19 709	—	234
64	Kaiserin Elisabeth { a. Hauptbahn / b. Neumarkt-Braunau / c. Budw.-Summerau / d. Lambach-Gmunden / e. Pferdebahn }	547 713	31 516	34 130	17 065	637	2071	85 449	490	3472
65	Kaschau-Oderberger	2468	333	5028	6423	—	133	11 917	—	—
66	Kronprinz Rudolf-Bahn	15 161	1382	17 058	—	1622	1208	21 270	—	—
67	a. Lemberg-Czernowitzer / b. Czernowitz-Suczawaer	130 674	14 855	29 816	8000	—	1302	53 973	—	in Kol. 353
	c. Rumänische Linie									
68	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Oesterreichische Nordwestbahn	5630	531	17 234	—	433	383	18 581	99	200
70	a. Oesterreichische St.-E.-G. / b. Brünn-Rossitzer	2 681 010*	162 362	291 273	90 864	—	37 462	581 961	100 980	in Kol. 357a
71	I. Siebenbürger	54 645	4220	13 348	13 348	2327	760	34 003	—	920
72	Südbahn und Tiroler	999 805	68 183	115 983	61 931	—	2526	248 623	13 626	12 095
73	Süd-Norddeutsche	94 051	5679	10 818	—	3227	595	20 319	4902	1001
74	Theiß-Bahn	317 971	18 250	20 892	—	8445	—	47 587	733	4572
75	Turnau-Kralup-Prager	22 000	1451	3005	1185	100	82	5823	—	—
76	Ungarische Nordost-E.	1800	256	10 388	12 186	—	493	23 323	—	—
77	Ungarische Ostbahn	8357	842	10 346	6829	—	447	18 464	—	—
78	Ungarische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.									
79	Niederländische Staats-E.	—*	411	10 102	1599	—	1447	13 559	—	—
80	Grand Central Belge	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
81	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82	Niederländische Central-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	Niederländische Rhein-E.	101 140*	4784	—	—	—	20 800	25 584	—	—
84	a. Warschau-Wiener / b. Warschau-Bromberger	291 164	14 855	20 348	5556	7269	2182	50 210	2289	5129

358	359	360	361	362	363	364	365	366	367		368	369	
Ausgabe pro 1871.									Im Jahre 1871 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten zc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1871.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen		Kinder	Pers.	
215	–	234	–	–	3	2376	55 428	164	8	17	22	–	41
–	–	331	–	–	2	333	7576	167	–	–	–	–	42
–	–	14	–	–	7	21	13 308	281	–	–	–	–	43
7	–	639	–	–	28	1068	53 694	409	–	9	2	–	44
i. R. 357a	751	–	–	–	117	13 930	334 141	1625	29	108	184	–	45
267	5	383	–	–	88	1334	74 739	728	4	17	26	1	46
1086	2562	1247	–	27 881	4570	51 890	542 257	3780	106	171	186	243	47
266	–	22	–	–	–	8028	51 712	180	32	39	4	–	48
116	–	66	–	–	151	16 019	513 978	1260	87	105	5	–	49a
29	–	14	86	–	46	1997	103 783	388	12	18	2	–	- b
i. R. 357b	–	5	–	–	50	162	12 451	79	–	3	5	–	50
–	346	–	–	–	–	346	35 728	643	–	–	–	–	51
–	–	254	111	–	60	425	9682	102	–	–	–	–	52
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	53
233	–	–	–	–	–	731	77 612	229	1	2	5	–	54
47	–	–	–	–	2	49	25 747	ca. 270	–	–	5	–	55
205	–	–	–	–	–	3147	92 831	402	7	8	3	–	56
i. R. 357a	–	–	–	–	–	5584	86 471	841	136	i. R. 367a	i. R. 367a	–	57
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	58
–	–	–	–	–	–	–	1900	45	–	–	–	–	59
221	33	9202	–	–	752	14 694	449 573	1280	11	25	15	1	60
–	–	48	–	–	–	48	36 018	117	–	–	–	–	61
2800	–	–	2445	–	–	95 574	1 861 519	2956	152	238	33	–	62a
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	- b
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	- c
–	190	–	–	–	34	458	41 939	335	–	1	–	2	63
320	240	474	–	–	4568	9564	623 598	1387	1	22	8	3	64
–	–	893	–	–	–	893	13 492	260	–	–	–	–	65
–	–	13	–	–	39	52	36 379	482	–	–	–	–	66
473	605	–	–	–	2398	3477	181 169	ca. 1210	–	4	6	10	67
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	68
–	–	93	–	2511	–	2933	21 278	726	1	3	–	–	69
i. R. 357a	70 584	–	–	i. R. 363	69 452	241 016	3 021 955	41 083	2227	i. R. 367a	–	18 749	70
–	84	388	–	–	–	1392	87 256	382	–	2	–	–	71
3806	–	17 330	–	–	–	46 857	1 201 571	4303	49	88	181	–	72
–	–	61	–	179	–	6143	108 227	530	22	13	–	–	73
–	100	–	–	–	–	5405	360 153	848	7	31	–	2	74
81	–	–	–	–	–	81	27 742	156	–	–	1	–	75
–	–	–	–	–	–	–	25 123	–	–	–	–	–	76
–	135	223	–	623	17	998	25 823	508	–	–	–	–	77
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	78
–	1974	–	–	5560	820	8354	5206	2898	–	–	–	250	79
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	80
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	81
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	82
–	4383	–	–	–	–	4383	122 341	–	–	–	–	24	83
1190	33	2133	–	–	535	11 309	330 065	1550	17	68	–	–	84

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1871.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

---

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Rastatt, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . 55,02 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a)	von Mannheim nach dem Rheinhafen	0,39	„
	welche aber nur zu Gütertransporten benutzt wird und von Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke (zum Anschlusse an die Pfälzischen Bahnen)	0,16	„
b)	von Mannheim nach Carlsruhe (Rheinbahn)	8,22	„
c)	„ Heidelberg über Meckesheim, Mosbach, Osterburken, Königshofen und Lauda nach Würzburg	21,13	„
d)	von Meckesheim über Rappenau nach Jagstfeld (4,83 Meilen) nebst der Abzweigung von Rappenau nach der Saline Rappenau (0,16 Meilen)	4,99	„
e)	von Königshofen nach Mergentheim	0,98	„
f)	„ Lauda über Hochhausen nach Wertheim	4,17	„
g)	„ Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17	„
h)	„ Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke — Carlsruher Rheinbahn) .	1,23	„
i)	„ Rastatt nach Gernsbach	1,98	„
k)	„ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,56	„
l)	„ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85	„
m)	„ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn)	4,40	„
n)	„ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn)	0,42	„
o)	„ Freiburg nach Breisach, eröffnet am 16. September 1871	2,98	„
p)	„ Basel nach Schopfheim (Wiesenthalbahn)	2,95	„
q)	„ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23	„
r)	„ Radolfzell über Stockach nach Meßkirch	5,07	„
s)	„ Singen über Engen und Donaueschingen nach Villingen	8,39	„
	zusammen	130,35	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Freiburg-Breisach (ad o aufgeführt) . . . . 128,24 „

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau, von Rastatt nach Gernsbach, von Dinglingen nach Lahr, von Freiburg nach Breisach und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern erbaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

Mit der Eröffnung der Strecke Osterburken-Würzburg (1. November 1866) ist die von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung erbaute Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg (3,26 Meilen) gegen den in Kol. 267 der Tabellen aufgeführten Pachtzins in Betrieb übernommen worden.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte specielle Mittheilungen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1871 wurden beschafft: 10 Lokomotiven für Güterzüge, 70 Personenwagen, 10 Gepäck- und 338 Güterwagen. Ein Postpackwagen wurde in einen Gepäckwagen und 2 Postpackwagen in bedeckte Güterwagen umgebaut.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Hierüber ist das Nähere in den Jahrgängen 1864 und 1869 der Statistik S. 167 und 168 enthalten.

VI. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1871 waren die Strecken Hausach-Villingen, Schwackenreuthe-Pfullendorf, Meßkirch-Mengen, Krauchenwies-Sigmaringen, Donaueschingen-Oberlauchringen im Bau begriffen. Im Project stehen die Strecken Heidelberg-Speyer, Berghausen-Heilbronn, Wertheim-Lohr, Neckargemünd-Eberbach, Denzlingen-Prechthal, Freiburg-Donaueschingen, Schopfheim-Zell und Stockach-Friedrichshafen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 14 Mitgliedern fungiren 3 ausschließlich und 3 zur Hälfte für die Postverwaltung, 4 auch für die Telegraphen-Verwaltung.

10b. Dies ist die Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg. (Siehe ad II dieses Berichts.)

13. Doppelgeleisig sind die Strecken der

Hauptbahn von Mannheim bis Friedrichsfeld	1,19	Meilen,
„ „ Heidelberg bis Basel	33,37	„
„ „ Beringen bis Schaffhausen	0,89	„
Zweigbahn von Mannheim (Bahnhof) bis Mitte der Rheinbrücke	0,15	„
„ „ Heidelberg bis Meckesheim	2,62	„
„ „ Königshofen bis Lauda	0,33	„
„ Durlach-Wilferdingen-Pforzheim-Mühlacker	5,17	„
„ Appenweier-Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85	„
zusammen	45,57	Meilen.

85. Das Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1871 . . 75 187 381 Thlr., und zwar 73 477 707 Thlr. bis Ende 1870 und 1 709 674 Thlr. für die im Jahre 1871 eröffnete Strecke.

Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 1 709 674 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecke reducirten Betrage, d. i. 673 806 Thlr., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kol. 85 aufgeführte Summe von 74 151 513 Thlr.

86. Diese Durchschnitts-Summen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 75 187 381 Thlr. berechnet.

125. Die vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten Lokomotiv-Meilen sind hier nicht aufgenommen, weil für dieselben keine Vergütung geleistet wird.

160, 161, 223 und 253. Unter den Einnahmen für Wagenmiethe ist ein bei'm Reichskanzler-Amt liquidirter, aber noch nicht anerkannter Betrag von 229 432 Thlr. nicht enthalten.

Von den hier (in Kol. 160) aufgeführten 324 516 Thlr. gezahlten Miethen entfallen ungefähr 73 643 Thlr. und von den in Kol. 161 aufgeführten 210 128 Thlr. eingenommenen Miethen ungefähr 35 225 Thlr. auf das Jahr 1870. Dieselben sind in den correspondirenden Summen des Vorjahres nicht berücksichtigt worden.

172, 174 und 175. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

183b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

200—204 und 231. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht.

213. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Aversional-Summe.

234 und 252. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

350—369. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad VI. dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 und 1869 S. 167 und 168.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1868 der Statistik S. 151 specielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871:

A. Die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze	74,85	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze	0,49	„
b) von Lichtenfels bis zur Herzgl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf (Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 Meilen ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)	1,05	„
B. Die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Schweinfurt u. Würzburg bis zur Grenze bei Kahl	27,29	„
nebst der am 9. Oktober 1871 eröffneten Strecke von Schweinfurt nach Kissingen	3,40	„
C. Die Maximiliansbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg	39,77	„
nebst der Zweigbahn von Freilassing nach Reichenhall	1,96	„
D. Die Linie von München über Haidhausen und Neuoetting nach Simbach	16,38	„
zu übertragen	165,19	Meilen.

übertragen 165,13 Meilen.

nebst der Strecke vom Bahnhofe Simbach bis zur Landesgrenze . . . . 0,16 „
von welcher die 1,32 Meilen lange Strecke München-Haidhausen am 15. März, die 11,59 Meilen lange Strecke Haidhausen-Neuoetting am 1. Mai und die 3,47 Meilen lange Strecke Neuoetting-Simbach am 1. Juni 1871 dem Betriebe übergeben wurde.

E. Die am 15. März 1871 dem Betriebe übergebene Strecke von Haidhausen nach Rosenheim 7,31 „
nebst der älteren Strecke von Rosenheim bis zur Tyroler Grenze bei Kufstein . . . . 4,25 „

F. Die Linie München-Ingolstadt-Treuchtlingen-Gunzenhausen . . . . 21,29 „
und von Treuchtlingen nach Pleinfeld . . . . 2,44 „

G. Die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . 11,79 „
nebst der Fortsetzung von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Grenze gegen Baden . . . . 2,51 „

H. Die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . . 13,55 „

J. Die Strecke von Miesbach nach Schliersee (Fortsetzung der Zweigbahn Holzkirchen-Miesbach) 0,93 „

zusammen 229,48 Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1) von der Ludwigs-Südnordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . 1,34 Meilen.
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . 0,49 „
an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . 1,05 „
nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft;

3) die Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Badischen Grenze von . . . . 2,51 „
an die Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

4) die Strecke vom Bahnhofe Simbach bis zur Landesgrenze . . . . 0,16 „
an die Verwaltung der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

zusammen . . . . . 7,92 „

Es verbleiben mithin in eigenem Betriebe . . . . 221,56 Meilen.

Dagegen waren gepachtet:

1) folgende Zweigbahnen:

a) von Pasing über Starnberg und Tutzing nach Peißenberg . . . . . 6,37 Meilen,
b) „ Tutzing nach Penzberg . . . . 3,02 „
c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . 2,77 „
d) „ Gunzenhausen nach Ansbach . . . . 3,57 „
e) „ Hochstadt nach Stockheim . . . . 3,25 „
f) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . 2,30 „
g) „ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn) . . . . 11,30 „
h) „ Oberkotzau über Asch nach Eger . . . . 7,27 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:

a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm 0,12 „
von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . 0,29 „
von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;

c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . 0,75 „
von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

zusammen . . . . . 41,61 „

Mithin Gesammt-Bahnlänge 263,17 Meilen.

Einschließlich der Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als selbstständige Linien erscheinen (4,22 Stunden à 3707 Meter) . . . . 2,08 „

beträgt die Betriebslänge der in Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen . . . . 265,25 Meilen
und der mittlere Jahresdurchschnitt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Schweinfurt-Kissingen, München-Simbach und Haidhausen-Rosenheim . . . . 255,60 „

III. Die **Pachtverhältnisse** der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, sowie diejenigen der verpachteten Strecken sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 135 und 139 näher bezeichnet.

IV. **Bahn-Anlagen.** Das zweite Geleise von Markt Schorgast nach Oberkotzau befand sich Ende 1871 noch im Bau. Ferner wurde mit dem Umbau der Geleise fortgefahren, wobei neue Schienen von 0,125m und 75 Pfd. pro Meter Schwere verwendet werden.

Mehrere kleinere hölzerne Brücken von 3 bis 10m Spannweite wurden durch eiserne ersetzt und die gewölbte

Brücke bei Wassertrüdingen umgebaut. Am westlichen Ende des Bahnhofes Aschaffenburg wurde eine neue Durchfahrt mit eiserner Fahrbahn und ein eiserner Fußsteg über die Bahn hergestellt.

Auf dem Bahnhofe Augsburg ist das Hauptgebäude umgebaut, mit dem Umbau des Bahnhofes Neu-Ulm und der Herstellung einer Lokomotiv-Remise daselbst wurde begonnen und der Umbau des Bahnhofes Nürnberg fortgesetzt.

V. **Industrielle Anlagen.** Die Kyanisir-Anstalt Reichenhall, seit 1868 bestehend, lieferte im Jahre 1871 . . 56210 präparirte Schwellen.

Mit dem Bau der Central-Werkstätten München und Nürnberg wurde fortgefahren.

VI. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

VII. **Neue Bahnlinien.** Von den im Bau begriffenen Bahnen und Bahnstrecken waren Ende 1871 der Vollendung nahe und wurden im Jahre 1872 dem Betriebe übergeben: die Bahn von Gemünden nach der Preuß. Grenze von 21,90 Kilometer Länge am 6. Mai, die Vizinalbahn von Siegelsdorf nach Langenzenn (5,76 Kilometer) am 25. Mai, die Vizinalbahn von Georgensgmünd nach Spalt (7,05 Kilometer) am 16. October, die Strecke Buchloe-Kaufering-Landsberg (18,8 Kilometer) am 1. November, von Lindau nach der Landesgrenze bei Bregenz (5,94 Kilometer) am 24. October, von Schwaben nach Erding (13,613 Kilometer) am 16. November 1872.

Im Bau begriffen waren die Linien von Donauwörth nach Regensburg (124,74 Kilometer), von Nürnberg über Hersbruck nach Neuhaus (48,27 Kilometer), von Ebenhausen über Neustadt a. S. nach Meiningen (73,04 Kilometer), von (München) Pasing nach Kaufering und von Buchloe nach Memmingen (mit dem fertigen Theile Buchloe-Kaufering-Landsberg 114,21 Kilometer).

Die Detail-Projecte wurden ausgearbeitet für die Strecken Rothenburg-Steinach, Rosenheim-Mühldorf und Holzkirchen-Tölz.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Anzahl der Mitglieder kann nicht angegeben werden, weil dieselben auch für die übrigen Verkehrs-Anstalten, als Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt fungiren.

85. Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1) für die Pasing-Starnberger	514 287	Thlr.
2) „ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger	2 200 000	„
3) „ „ Neuenmarkt-Bayreuther	628 571	„
4) „ „ Gunzenhausen-Ansbacher	1 000 000	„
5) „ „ Hochstadt-Stockheimer	885 714	„
6) „ „ Holzkirchen-Miesbacher	571 428	„
7) „ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten)	2 000 000	„
8) „ „ Strecke Oberkotzau-Eger	3 542 857	„
zusammen für 40,45 Meilen	11 342 857	Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird das Anlage-Kapital angenommen:

a) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu	317 243	„
b) „ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg zu	1 424 257	„
c) „ „ „ „ Kiefersfelden bis Kufstein zu	463 973	„
und für die Bahnhofs-Einrichtung in Kufstein	3 247	„
Ueberhaupt	13 551 577	Thlr.

86. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt eine Bahnlänge von 229,46 Meilen zu Grunde (siehe ad II A. bis J dieses Berichts).

96d. Außerdem waren noch 10 Wagen für den Allerhöchsten Hof vorhanden.

123. Dies sind die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

133b. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Steinkohlen, gemischt mit Braunkohlen.

137. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden außerdem noch verbraucht:

a) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf.

Das Mischungs-Verhältniß war 7,5 : 1. Verbraucht wurden bei 62943 Nutzmeilen 13089 Klftr. brutto und 11164 Klftr. netto, daher pro Nutzmeile brutto 22,47 Cbfß. und netto 19,18 Cbfß.

b) Stichtorf, gemischt mit Braunkohlen.

Der Verbrauch betrug bei 23150 Nutzmeilen 7046 Klftr. brutto und 4915 Klftr. netto, daher pro Nutzmeile 32,47 Cbfß. brutto und 22,32 Cbfß. netto.

c) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf und Kohlen.

Bei 177 217 Nutzmeilen wurden verbraucht 40 339 Klftr. brutto und 34 027 Klftr. netto, daher pro Nutzmeile 24,38 Cbfß. brutto und 20,73 Cbfß. netto.

d) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf und Braunkohlen.

Das Mischungs-Verhältniß war 2 : 1 : 1. Bei 49 710 Nutzmeilen wurden 15 081 Klftr. brutto und 11 709 Klftr. netto verbraucht, daher pro Nutzmeile 32,76 Cbfß. brutto und 25,43 Cbfß. netto.

e) Stichtorf, gemischt mit Stein- und Braunkohlen.

Das Mischungs-Verhältniß war 2 : 1 : 2. Bei 4164 Nutzmeilen wurden 1576 Klftr. brutto und 1087 Klftr. netto verbraucht, daher pro Nutzmeile 40,56 Cbfß. brutto und 28,17 Cbfß. netto.

f) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf, Stein- und Braunkohlen.

Das Mischungs-Verhältniß war 1 : 0,74 : 0,63 : 1,15. Bei 86 982 Nutzmeilen wurden 18 959 Klftr. brutto und 15 937 Klftr. netto verbraucht, daher pro Nutzmeile brutto 23,54 Cbfß. und netto 18,04 Cbfß.

g) Preßtorf, ungemischt.

Bei 3530 Nutzmeilen wurden 18770 Ctr. brutto und 9715 Ctr. netto, daher pro Nutzmeile 531,73 Pfd. brutto und 241,20 Pfd. netto verbraucht.

h) Preßtorf, gemischt mit Steinkohlen.

Das Mischungs-Verhältniß war 1 : 0,99. Verbraucht wurden bei 6408 Nutzmeilen 85 742 Ctr. brutto und 67 366 Ctr. netto, daher pro Nutzmeile 1338,0 Pfd. brutto und 1051,27 Pfd. netto.

i) Preßtorf, gemischt mit Braunkohlen.

Das Mischungs-Verhältniß war 1 : 1. Verbraucht wurden bei 18 532 Nutzmeilen 99 332 Ctr. brutto und 51 012 Ctr. netto, daher pro Nutzmeile 536 Pfd. brutto und 274,65 Pfd. netto.

k) Preßtorf, gemischt mit Stein- und Braunkohlen.

Das Mischungs-Verhältniß war 2 : 1,5. Bei 17 908 Nutzmeilen wurden 69 010 Ctr. brutto und 45 071 Ctr. netto, daher pro Nutzmeile 385,36 Pfd. brutto und 307,51 Pfd. netto verbraucht.

Der Gesammt-Verbrauch an Stichtorf, Preßtorf, Stein- und Braunkohlen hat betragen, auf Torf reducirt, 449 898,7 Klft., daher pro Nutzmeile 29,06 Cbfß. brutto und 21,34 Cbfß. netto; auf Kohlen reducirt 4 225 336 Ctr. oder pro Nutzmeile 253,19 Pfd. brutto und 186,0 Pfd. netto.

160 u. 161. Es wird nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe notirt, welche in Kol. 253 aufgeführt ist.

205e. Die hier aufgeführten 135 068 Thlr. repräsentiren die während des Jahres 1871 zur Erhebung gelangten Beträge, ein Theil der Militair-Transportgelder war noch rückständig.

224. Werden von den hier aufgeführten Einnahmen die in denselben enthaltenen 5 392 Thlr. geheime Rathstaxen und Wittwen- und Waisenfonds-Beiträge, welche als eigentliche Einnahmen nicht anzusehen sind, in Abzug gebracht, dann betragen dieselben:

überhaupt	15 955 446	Thlr.
pro Meile Bahnlänge	62 423	„
„ Kilometer „	8 288	„
„ Nutzmeile	9,56	„

252. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslokale enthalten.

253. Dies ist die Differenz zwischen bezahlter und empfangener Wagenmiethe.

254. Die hier aufgeführte Summe enthält nicht nur die Entschädigungen im Güter-Verkehre, sondern auch alle Ersatzleistungen aus dem Eisenbahn-Verkehre.

268. Hierin sind 823 502 Thlr. enthalten, welche den Betriebs-Ausgaben des Jahres 1871 nicht hinzugerechnet werden können, nämlich 9240 Thlr. Pensionen und Alimentationen der Wittwen und Waisen, 158 590 Thlr. Ueberschuß an Material-Vorräthen und 655 672 Thlr. Zins für gepachtete Bahnen und Bahnstrecken.

Nach Abzug dieser 823 502 Thlr. haben die wirklichen Betriebs-Ausgaben betragen:

überhaupt	9 793 812	Thlr.
pro Meile Bahnlänge	38 317	„
„ Kilometer „	5 087	„
„ Nutzmeile	5,87	„

Die Betriebs-Ausgaben betragen 61,37 Procent der Betriebs-Einnahmen.

272. Der Reinertrag beträgt mit Rücksicht auf das in den Erläuterungen zu Kol. 224 und 268 Gesagte:

überhaupt	6 161 634	Thlr.
pro Meile Bahnlänge	24 106	„
„ Kilometer „	3 201	„

Diesem Ueberschusse steht ein Anlage-Kapital von 133 232 902 Thlr. gegenüber, so daß sich dasselbe zu 4,62 Procent verzinst hat.

289. Die Betriebsbahnlänge im mittleren Jahres-Durchschnitte betrug im Jahre 1871 . . 255,60 Meilen, im Vorjahre 236,23 Meilen, mithin im Jahre 1871 mehr 19,37 Meilen.

331a. Die in den Jahren 1845—1867 vorgekommenen Achsbrüche wurden nur summarisch notirt, deren Anzahl betrug 189 und ist hierin mitenthalten.

367b. Von den hier aufgeführten Personen erhielten 58 außerordentliche Sustentationen und Alimentationen.

3. Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahnen.

I. Bahn-Anlagen. a) Geleise. Das aus 4⅛zölligen Stuhlschienen bestehende Bahngeleise zwischen Kleinen und Blankenberg wurde mit 4⅔zölligen Vignolschienen erneuert. Ferner wurden 860 lfde. Ruthen 4zölliges Vignolgeleis auf der Bahnstrecke zwischen Hagenow und Zachun fortgenommen und dafür 4⅛zölliges Stuhlbahngeleis gelegt, auch die Geleis-Anlage auf der Haltestelle Ventschow für Zug-Kreuzungen eingerichtet. Bei den Haltestellen Ventschow und Friedrichswalde war eine Auswechselung der alten Weichen von vierzölligen Schienen im durchgehenden Hauptgeleise gegen solche von 4¾zölligen Vignolschienen und auf dem Bahnhofe Bützow kleine Veränderungen in der Geleis-Anlage nothwendig.

b) Stationsbauten. Der im Jahre 1870 begonnene Umbau des Bahnhofes Kleinen wurde im Jahre 1871 vollendet; auf der Station Schwerin fand eine Veränderung und Vergrößerung der Wartezimmer statt.

II. Industrielle Anlagen. Für die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahnen bestehen zwei Haupt-Reparatur-Werkstätten, zu Schwerin und Malchin, in welchen alle Reparaturen an Maschinen, Wagen und den mechanischen Vorrichtungen ausgeführt werden. Außerdem sind noch zwei Neben-Werkstätten für kleinere Reparaturen vorhanden, die eine auf dem Rangirbahnhof Lübeck, die andere auf der Station Rostock.

III. Betrieb. An der Bahngrenze (Preußisch-Mecklenburgischen Landesgrenze) ist ein Uebergangs-Bahnhof nicht vor-

handen, ein solcher befindet sich an der Station Straßburg der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Die Personen- und Güterzüge der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahnen coursiren auch auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Strecke von der Bahn- (Landes-) Grenze bis Straßburg (0,7 Meilen) gegen eine mit der genannten Gesellschaft vereinbarte und von derselben zu zahlende Geldentschädigung.

Vor der Station Lübeck befindet sich, als zum Bahngebiet der Friedrich-Franz-Eisenbahnen gehörend, ein Rangirbahnhof für die Güterzüge nebst einer Verbindungsbahn, welche die direkte Ueberführung von Zügen von und nach der Lübeck-Hamburger Bahn gestattet, ohne den an der Stadt Lübeck belegenen Bahnhof zu berühren. Für den gesammten übrigen Verkehr der Friedrich-Franz-Eisenbahnen wird der Bahnhof der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft vertragsmäßig mitbenutzt und es besorgt auch das dort stationirte Personal jener Gesellschaft die Geschäfte für beide Bahnen. Die Kosten der Station Lübeck fallen beiden Bahnen gemeinschaftlich zur Last und werden pro rata der gesammten Verkehrs-Bewegung auf derselben alljährlich repartirt. Ebenso ist das Betriebs-Personal auf der Station Hagenow (Uebergangspunkt der Berlin-Hamburger Eisenbahn) ein gemeinschaftliches, zu dessen Besoldung beide betheiligte Bahnen nach vereinbarten Sätzen beizutragen haben. Für die theilweise Mitbenutzung der zur Berlin-Hamburger Bahn gehörenden Bahnhofs-Anlagen wird außerdem eine jährliche Miethe an dieselbe gezahlt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 sind 3 ältere Tender-Maschinen ausrangirt, dagegen 2 neue Personenzug-Maschinen nebst Tendern beschafft und in Betrieb gestellt worden.

Ferner wurden 12 bedeckte Güterwagen (9 vierrädrige, 2 sechsrädrige und 1 achträdriger) ausrangirt. Umgebaut wurden 2 Viehwagen in bedeckte Güterwagen à 120 Ctr. Tragfähigkeit. Neu beschafft wurden 30 vierrädrige bedeckte Güterwagen à 200 Ctr. Tragfähigkeit; 2 vierrädrige Gepäckwagen wurden in der eigenen Werkstatt erbaut.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Außer dem Anlage-Kapitale der früheren Mecklenburgischen Bahn von 6 298 000 Thlrn. ist ein bestimmtes Anlage-Kapital nicht concessionirt. Die übrigen Verwendungen haben auf Grundlage der Bauanschläge und dem Bedürfnisse nach aus der Großherzogl. Mecklenburgischen Renterei stattgefunden.

78a. In dieser Summe sind auch die Ausgaben für Herstellung der Böschungen und Futtermauern auf der Bahnstrecke Lübeck-Kleinen mitenthalten.

87. Von dem Anlage-Kapitale der früheren Mecklenburgischen Eisenbahn bestanden in Stamm-Actien 4 350 000 Thlr., in Prioritäts-Obligationen 1 600 000 Thlr. und in Schuldverschreibungen zweiter Priorität 348 000 Thlr., welche beim Ankauf der Bahn von der Großherzogl. Mecklenburgischen Regierung übernommen worden sind. Das Stamm-Actien-Kapital ist demnächst in die 3½ procentige Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinsche Eisenbahn-Anleihe de 1870 umgewandelt worden. Sämmtliche Anleihen unterliegen der Amortisation, worüber die Eisenbahn-Verwaltung jedoch die Rechnungslegung nicht zu besorgen hat.

111c. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Gesammtladungsfähigkeit der Equipage-Wagen, wogegen in Kolonne

111d. nur die Ladungsfähigkeit der Viehwagen aufgeführt ist.

124 u. 125. Die Lokomotiven der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahnen befördern die planmäßigen und Extrazüge auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Bahnstrecke von der Landesgrenze bis Straßburg (siehe ad III dieses Berichts) und haben auf derselben zurückgelegt: vor Schnellzügen 509 Meilen, vor Personenzügen 517 Meilen, vor Güterzügen 509 Meilen, vor gemischten Zügen 509 Meilen, als vorgelegte Reserve-Maschinen 20 Meilen und leer 26 Meilen, zusammen 2089 Meilen; davon Nutzmeilen 2063, welche in den Kol. 124a, b, c, d, e und g mitenthalten sind.

Bei allen auf Leistungen, Verbrauch ꝛc. der Lokomotiven bezüglichen Angaben sind daher 147 790 Nutzmeilen, bei den die Verkehrs- und Finanz-Ergebnisse tangirenden dagegen 145 727 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

170b. Freigewicht auf Gepäck wird bis zu 50 Pfd. für jedes Billet der ersten drei Wagen-Klassen gewährt. Eine spezielle Notirung desselben findet jedoch nicht statt.

213. Hierin sind auch die sonstigen Einnahmen von der Postverwaltung, z. B. für Einstellung von Eisenbahn-Güterwagen zu Postzwecken ꝛc. mitenthalten.

234. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung der Wärterlokale, sowie der optischen Telegraphen und sonstigen Nachtsignale enthalten.

244. Ebenso hierin die Kosten der Wasserhebung für die Lokomotiven.

250d. Diese Summe repräsentirt die Kosten für Reparaturen und Neubeschaffungen der in Reserve befindlichen Achsen und Räder.

264. In dieser Summe ist der an die Beamten-Pensions-Kasse geleistete Jahreszuschuß von 800 Thlrn. mitenthalten.

289. Die Betriebs-Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1871 42,37 Meilen, im Vorjahre dagegen 38,46 Meilen, mithin im Jahre 1871 mehr 3,91 Meilen.

350—369. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf die Beamten-Pensions-Kasse der früheren Mecklenburgischen Eisenbahn, welche bei dem Uebergange dieser Bahn in den Besitz der Großherzogl. Mecklenburgischen Regierung mit übernommen worden sind.

4. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim** (1,24 Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 145, sowie die vorhergehenden Jahrgänge nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

215a. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eil- und Frachtgüter, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine specielle Beantwortung der Kol. 212, 214, 215, 216 und 218b und c kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

5. Großherzogl. Oldenburgische Staats-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871:

1) die Oldenburg-Bremer Bahn	5,89	Pr. Meilen,
2) die Oldenburg-Leerer-Bahn	7,28	„ „
3) die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn	6,95	„ „
4) die Zweigbahn Sande-Jever	1,73	„ „
zusammen	21,85	Pr. Meilen,

Die Zweigbahn Sande-Jever ist am 15. Oktober 1871 eröffnet, es beträgt daher die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte . . . 20,49 Pr. Meilen.

Von der Oldenburg-Bremer Bahn sind 5,3 Meilen auf Rechnung des Oldenburgischen Staats gebaut, der übrige Theil derselben (incl. der Weserbrücke) ist unter Benutzung der von der Station Bremen nach der Weser abzweigenden Zweigbahn (s. g. Weserbahn) von Bremen ausgeführt und an Oldenburg gegen Verzinsung und Amortisation eines entsprechenden Theils der Anlage-Kosten, sowie gegen Uebernahme der bezüglichen Unterhaltungskosten zur Ausführung des Betriebes überlassen.

Die Strecke Oldenburg-Leer ist Eigenthum des Oldenburgischen Staats. Auf der Uebergangsstation Leer wird das Stations-Gebäude und verschiedene sonstige Anlagen der Westfälischen Bahn gegen entsprechende Vergütung von der Oldenburgischen Bahn mitbenutzt.

Die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn ist Eigenthum des Preußischen Staats. Der Betrieb ist an Oldenburg gegen einen festen Antheil an den Brutto-Einnahmen überlassen.

Die Zweigbahn Sande-Jewer ist für Rechnung des Oldenburgischen Staats erbaut und in verschiedenen Beziehungen als secundäre Bahn hergestellt.

II. **Industrielle Anlagen.** Auf dem Central-Bahnhofe Oldenburg befindet sich eine Werkstatt zur Ausführung der Reparaturen an Maschinen und Wagen ꝛc., in welcher jedoch im Jahre 1871 auch 3 neue Lokomotiven und verschiedene Wagen hergestellt wurden. Es waren durchschnittlich 84 Arbeiter, davon 80 Handwerker mit einem Durchschnittslohne von 18,4 Sgr. und 20 Handlanger mit einem Durchschnittslohne von 15,0 Sgr. beschäftigt. An Arbeitslohn wurden im Ganzen 16253 Thlr. gezahlt.

Außerdem besteht auf dem Bahnhofe Oldenburg eine Schwellen-Präparir-Anstalt.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Eine auf Beiträgen des Eisenbahn-Dienst-Personals beruhende Pensionskasse besteht nicht, vielmehr werden die Eisenbahn-Beamten in Beziehung auf ihre Pensions-Ansprüche wie die übrigen Staatsdiener behandelt.

Dagegen besteht für das Eisenbahn-Dienstpersonal und deren Hinterbliebenen eine Unterstützungskasse, welche am Schlusse des Jahres 1871 einen Fonds von 8830 Thlr. angesammelt hatte; ferner eine Krankenkasse für das Personal der Maschinen- und Werkstätten-Verwaltung und eine zweite für das übrige Betriebsdienst-Personal, welche neben freier Arznei und ärztlicher Hilfe auch Verpflegungsbeiträge gewähren.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zur Kolonne:

133c und 137c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden verbraucht:

Steinkohlen	8020	Ctr.
Torf 131526 Ctr. (2 Ctr. Torf = 1 Ctr. Kohlen) =	65763	„
zusammen	73783	Ctr.

oder 116,57 Pfd. pro Nutzmeile.

170. Im Lokalverkehre wird kein Freigewicht berechnet, vielmehr für sämmtliches Reisegepäck pro 10 Pfd. und Meile eine Fracht von 1¼ Pf. berechnet. Das notirte Freigewicht resultirt demnach aus dem Verbands-Verkehre, in welchem bei höheren Personen-Fahrgeldern ein Freigewicht von 50 Pfd. allgemein berechnet wird.

260—265. Hierin sind auch die sämmtlichen Kosten der Betriebs-Inspektion, der Maschinen-, Material- und und Werkstätten-Verwaltung enthalten.

274—280. Der in Kol. 272a nachgewiesene Ueberschuß von 297042 Thlr. ist in folgender Weise verwendet:

a) zur Verzinsung ꝛc. der von Bremen hergestellten Anlagen	26494	Thlr.
b) Entschädigung für den Betrieb der Wilhelmshafen-Oldenburger Eisenbahn	62586	„
c) Entschädigung für Mitbenutzung sonstiger Bahnanlagen	2852	„
d) zur Ergänzung des Betriebsmaterials und zu sonstigen Ergänzungsbauten sind reservirt	16600	„
e) der Rest von	188510	„

ist an die Großherzogl. Oldenburgische Landeskasse abgeliefert.

Die letztere Summe verzinst das speziell von Oldenburg verwendete Anlage-Kapital mit 7,13 Proc. gegen 6,88 Proc. im Vorjahre.

6. Bebra-Hanauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eisenbahn ist Eigenthum des Staats und wird von der „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion in Kassel“ verwaltet.

Dieselbe verwaltet bis auf Weiteres auch die Hessische Nordbahn für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und leitet den Bau des Preußischen Antheils der Elm-Gemündener Eisenbahn, der Hanau-

Offenbach-Frankfurter und Bebra-Friedlander Eisenbahn. Sie ist außerdem geschäftsführende Direktion des Rheinisch-Thüringischen, des Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen und des Hannover-Thüringisch-Bayerischen Eisenbahn-Verbandes.

II. **Bahn-Anlagen.** Neubauten von Belang kamen im Jahre 1871 nicht zur Ausführung. Es ist nur die Herstellung einer dritten Telegraphen-Leitung zu erwähnen.

Die Station Fulda wurde in Folge der Eröffnung der Oberhessischen Bahnlinie Gießen-Fulda Uebergangsstation. Der Stationsdienst für die Oberhessische Bahn in Fulda wird durch die Beamten der Bebra-Hanauer Bahn mitversehen.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Bahn besitzt eine Haupt-Reparatur-Werkstätte in Fulda und zwei Neben-Werkstätten in Bebra und Hanau. In den Werkstätten wurden durchschnittlich täglich 162 Arbeiter beschäftigt, welche zusammen 37 837 Thlr. Lohn erhalten haben. Die Kosten der fertig gestellten Arbeiten betragen 80 388 Thlr.

IV. An **Betriebsmitteln** sind 4 Lokomotiven, 12 Personenwagen IV. Klasse und 23 offene Güterwagen im Jahre 1871 neu beschafft.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Da gleich wie im Jahre 1870 zu den vorgekommenen bedeutenden Militair-Transporten größtentheils Güterwagen benutzt worden sind, und die Aufschreibungen nicht getrennt gehalten werden konnten, so würden Ermittelungen über die Ausnutzung der verschiedenen Wagen-Kategorien keinen Werth haben.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Kasse für die Werkstätten-Arbeiter, welche 230 Mitglieder zählte und Ende 1871 ein Vermögen von 1385 Thlrn. besaß.

VII. **Neue Bahnlinien.** Zur Verbindung der Bebra-Hanauer mit der Bayerischen Staatsbahn ist zwischen Elm und Gemünden eine Zweigbahn von Preußen und Bayern gebaut und am 6. Mai 1872 dem Betriebe — der vertragsmäßig von Preußen geführt wird — übergeben.

Die Arbeiten zur Fortführung der Bebra-Hanauer Bahn über Offenbach nach Frankfurt a. M. sind im Gange.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Neuhof bis Salmünster.

124h. Hierin sind 11 321 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven vor Militairzügen zurückgelegt haben.

124h. Diese 1276 Meilen haben fremde Lokomotiven auf der Bebra-Hanauer Bahn zurückgelegt, wogegen die Lokomotiven der Bebra-Hanauer Bahn auf fremden Bahnen 1067 Meilen zurückgelegt haben.

126b. u. 127b. Unter den in Kol. 126b aufgeführten Zügen befinden sich 664 Militair-Extrazüge, welche durchschnittlich 82,15 Achsen stark waren.

181c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge.

182a. Hierunter befinden sich 23 680 Militair-Pferde.

183b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

189b. Die hier aufgeführten Centnermeilen beziehen sich auf die Equipagen und Militair-Fahrzeuge, die von den Eisenbahn-Fahrzeugen zurückgelegten Centnermeilen werden nicht notirt.

200. Außer diesen zur Bahn selbst gehörigen 17 Telegraphen-Stationen befindet sich noch am Sitze der Direktion eine Station, bis wohin eine Leitung längs der Hessischen Nordbahn fortgeführt worden ist.

234. Dies sind die Kosten der Heizung, Reinigung und Erleuchtung sämmtlicher Dienstlokale, einschließlich der Wärterbuden.

272a. Hierunter befinden sich 94 743 Thlr., welche als Ausgabe-Reste auf das Jahr 1872 übertragen worden sind.

281—288. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	7517 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	111 „
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 287a)	2134 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 287b)	1950 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds 31 011 Thlr. gezahlt worden sein.

7. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** hat sich im Jahre 1871 um die am 1. September 1871 dem Betriebe übergebene Strecke von Osterode nach Badenhausen (Landesgrenze) von 0,428 Meilen erweitert und umfaßte folgende Strecken:

1) von Hannover über Lehrte bis zur Braunschweigischen Grenze	5,585 Meilen
2) von Lehrte über Celle, Uelzen und Lüneburg nach Harburg	20,513 „
mit der Zweigbahn von Lüneburg nach Hohnstorf	2,169 „
3) von Hannover über Wunstorf nach Minden	8,551 „
4) von Wunstorf über Verden und Bremen (13,514 M.) nach Geestemünde (Bremerhafen) mit der Abzweigung von Burg-Lesum nach Grohn-Vegesack	22,990 „
5) von Löhne über Osnabrück nach Rheine	12,514 „
6) von Hannover über Nordstemmen, Kreiensen, Northeim und Göttingen nach Kassel	22,067 „
mit den Zweigbahnen Nordstemmen-Hildesheim und Hildesheim-Lehrte	4,846 „
7) von Northeim über Herzberg nach Nüxei (Grenze)	5,857 „
und von Herzberg über Osterode (1,737 M.) nach Badenhausen (Landesgrenze)	2,165 „
8) von Göttingen nach Arenshausen	2,669 „
9) von Goslar nach Vienenburg	1,744 „
zusammen	111,670 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 7 mitaufgeführten Strecke Osterode-Badenhausen (Landesgrenze) . . . . 111,410 Meilen.

Der Betrieb auf der Zweigbahn Goslar-Vienenburg von 1,744 Meilen ist von der Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung in der Weise übernommen, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung eine Vergütigung für den Betriebsdienst erhält.

Dagegen hat die Hannoversche Verwaltung behufs Verbindung der ad 3 und 5 aufgeführten Linien den **Mitbetrieb** auf der, der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke Minden-Löhne von 2,730 Meilen.

Sie leitet ferner den Betrieb auf der vom Staate Bremen angelegten Strecke vom Bremer Hauptbahnhofe bis zum Weserbahnhofe daselbst von . . . . 0,187 Meilen und der, der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke von Rüxei (Grenze) bis Nordhausen von 3,303 Meilen für Rechnung dieser Gesellschaft.

Der **Fahrbetrieb** erstreckt sich mithin auf 111,670 + 2,730 + 0,187 + 3,303 − 1,744 = 116,146 Meilen, beziehungsweise im mittleren Jahresdurchschnitte auf . . . . 115,886 Meilen, welcher den Durchschnittsberechnungen Kol. 92, 97b, 99a, 103b, 105b, 112, 115b, 116b, 118b, 119b, 154b, 155b, 156b u. 157b zu Grunde gelegt ist.

II. Ueber die **Eigenthums- und Betriebs-Verhältnisse** sind in den Jahrgängen 1868 und 1869 der Statistik (S 158 u. 176) nähere Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

Die Herauszahlungen an Schaumburg-Lippe, Bremen und die Köln-Mindener Gesellschaft, als Mitbesitzer einiger Bahnstrecken, haben im Jahre 1871 insgesammt 818 396 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** a) **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Die Holzüberbauten von drei größeren und von 13 kleineren Brücken wurden durch Eisenconstructionen, beziehungsweise durch Ueberwölbung ersetzt. An der Fuhse-Fluthbrücke bei Peine wurden die Maurerarbeiten zur Herstellung massiver Mittelpfeiler, statt der vorhandenen Pfahljoche in Angriff genommen.

Der Umbau einer Wege-Unterführung, sowie einer Wege-Ueberführung wurde vollendet.

Zwischen Oldenbüttel und Stubben, Stubben und Loxstedt, Hannover und Rethen sind Kreuzungsstationen, zwischen Göttingen und Dransfeld, Dransfeld und Münden, sowie zwischen Osnabrück und Velpe Blockstationen eingerichtet.

Die Arbeiten zum Beseitigen undurchlässiger Erdbanketts und undurchlässigen Bettungsmaterials wurden fortgesetzt.

Zum Zweck der Einführung der neuen Signal-Ordnung sind Perron-, Zwischen- und Halte-Telegraphen auf bezw. vor den Stationen und Haltestellen in größerer Anzahl aufgestellt.

Der Bau von 10 Wärterwohnungen und 14 Wachtlokalen wurde vollendet, der Bau von 9 neuen Wärterwohnungen in Angriff genommen.

b) **Stationsbauten.** Auf dem Central-Bahnhofe Hannover wurde der östliche Flügel des neuen Empfangs-Gebäudes bis auf einen Theil des inneren Ausbaues vollendet, der Empfangs-Güterschuppen daselbst um 36m verlängert, ein neuer Kohlenschuppen erbaut und zu einem neuen Gasometer das Fundament ausgeführt. Eine Straßen-Ueberführung am östlichen Ende des Rangir-Bahnhofes bei Hannover ist vollendet. Auf Bahnhof Lehrte sind die den Anschluß der Bahn von Berlin über Stendal vermittelnden Geleis- rc. Anlagen und an der Westseite desselben ein besonderer Rangirbahnhof mit Verbindungs-Geleisen zur Ausführung gekommen. Auf den Stationen resp. Haltestellen Unterlüß, Adendorf, Echem, Harsum, Sehnde, Kragenhof wurden neue Stations-, Haupt- und Nebengebäude theils ausgeführt, theils in Angriff genommen und auf den Stationen Burgdorf, Suderburg, Dörverden, Sarstedt und Herzberg Erweiterungsbauten an den dortigen Hauptgebäuden vorgenommen. Beamten-Wohngebäude wurden auf den Stationen Eystrup, Neustadt, Kreiensen und Herzberg, desgleichen Weichensteller-Wohnungen zu Wunstorf, Nordstemmen, Salzderhelden, Nörten, Göttingen und Eichede erbaut. Auf den Stationen Kreiensen und Göttingen wurde der Bau je eines Lokomotivschuppens begonnen resp. fertig gestellt. Auf Bahnhof Osnabrück wurden der provisorische Versand-Güterschuppen, sowie der Lokomotivschuppen durch Anbauten erweitert.

Geleis- und Planums-Erweiterungen wurden vorgenommen auf den Stationen resp. Haltestellen Peine, Eschede, Uelzen, Bevensen, Hildesheim, Sehnde, Rethen, Elze, Banteln, Freden, Kreiensen, Northeim, Nörten, Göttingen, Melle, Velpe und Hörstel. Auf Bahnhof Münden sind die durch den Anschluß der Halle-Kasseler Eisenbahn veranlaßten Arbeiten weiter fortgeführt worden.

c) **Telegraphen-Anlagen.** Station Minden ist mit Station Löhne durch eine doppelte Drahtleitung von zusammen 5,455 Meilen Länge in Verbindung gesetzt, die Strecke Vienenburg-Goslar ist mit 2 Drahtleitungen versehen, deren eine für die Apparate und die andere für die Glockenbuden dient. Es sind dort aufgestellt: 4 complette Morse'sche Apparate und 19 Glockenbuden mit Läutewerken. Auch wurden die 3 Distanz- (Block-) Stationen zwischen Göttingen und Dransfeld, Dransfeld und Münden und Osnabrück und Velpe in Betrieb genommen.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Hannoversche Staatsbahn besitzt an derartigen Anlagen:

1) Drei Haupt-Reparatur-Werkstätten in Hannover, Göttingen und Bremen mit 11 Filial-Werkstätten auf anderen Stationen. In diesen Werkstätten wurden hauptsächlich die Reparaturen des Lokomotiv- und Wagenparks, nebenbei indeß auch Um- und Neubauten von Wagen rc. ausgeführt. Es arbeiteten in denselben im Jahre 1871 insgesammt 1438 Handwerker und 366 gewöhnliche Tagelöhner. Im Durchschnitte berechnete sich das Lohn-Tagewerk auf 19 Sgr. 4,6 Pf. und das Accord-Tagewerk auf 28 Sgr. 8,1 Pf.

2) Drei Schwellen-Präparir-Anstalten in Hannover, Lehrte und Göttingen, in welchen alle zur Verwendung kommenden Bahnschwellen mit Zinkchlorid imprägnirt werden. Die Imprägnirungskosten berechneten sich durchschnittlich auf 2,37 Sgr. für eine eichene, 3,35 Sgr. für eine kieferne und 4,93 Sgr. für eine buchene Schwelle.

3) Zwei Coaksbrennereien in Osnabrück und Harburg, von denen die letztere zu Privatzwecken verpachtet, die erstere dagegen ebenfalls nur mit etwa der Hälfte (14 Stück) ihrer Oefen im Betriebe gewesen ist, nachdem durch vermehrte Verwendung der reinen Steinkohlen der Verbrauch von Coaks zur Lokomotiv-Feuerung erheblich beschränkt wurde.

4) Eine Gasanstalt auf Station Hannover, welche nur die Beleuchtung des Bahnhofes vermittelt und im Jahre 1871 bei durchschnittlich 1856 Flammen 16 974 000 Cubikfuß Gas, 1000 Cubikfuß zu 23 Sgr. 5 Pf., lieferte.

V. **Betriebsmittel.** Dieselben wurden im Jahre 1871 durch Neubeschaffung resp. Umbau vermehrt um 30 Lokomotiven, 51 Personen- und 214 Gepäck- und Güterwagen, wogegen in Abgang kamen 11 Lokomotiven, 16 Personen- und 98 Gepäck- und Güterwagen.

VI. **Ausnutzung der Wagen.** Mit jeder Personenwagen-Achse wurden durchschnittlich pro Meile 6,30 Personen befördert und 13 Sgr. 9,5 Pf. dafür vereinnahmt; jede Gepäck-, Güter- und Viehwagen-Achse beförderte im Durchschnitt 35,83 Centner pro Meile und brachte 6 Sgr. 8,36 Pf. ein.

VII. **Personen-Verkehr.** Die im Oktober 1867 auf den Hannoverschen Bahnen eingeführte IV. Wagenklasse, welche so rasch eine außerordentliche Aufnahme gefunden hatte, ist auch im Jahre 1871 noch bedeutend hinter der Frequenz des Jahres 1869 mit 1 894 120 Personen zurückgeblieben, weil in der ersten Hälfte dieses Jahres die Wagen dieser Klasse dem Privat-Verkehre entzogen und zu Militairzwecken auf den occupirten Bahnen Frankreichs verwendet wurden.

VIII. **Güter-Verkehr.** Im Laufe des Jahres 1871 wurden für folgende direkte Verkehre neue Tarife herausgegeben und damit gleichzeitig für verschiedene der wichtigsten Transport-Artikel Frachtermäßigungen eingeführt, nämlich für den Hannover-Thüringischen Verband via Nordhausen resp. via Leinefelde, für den Hannover-Thüringischen Verband via Halle, für den Berlin-Kölner Verband (Route Stendal-Lehrte) und für den Westfälischen Verband.

Außerdem sind noch für eine große Anzahl Artikel Fracht-Ermäßigungen eingetreten.

IX. **Genossenschafts-Kassen.** Der neben der Pensions- ꝛc. Kasse bestehende s. g. Sterbekassen-Verein der Angestellten und Arbeiter der Bahn, welcher beim Todesfalle jedes Mitgliedes den Hinterbliebenen eine Zahlung von 65 Thlr. sichert, hatte ultimo 1871 bei 5498 Mitgliedern ein Kapitalvermögen von 63 948 Thlr.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:**

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Minden-Braunschweigische Grenze (14,136 Meilen), Lehrte-Harburg (20,488 Meilen), Wunstorf-Bremen (13,134 Meilen) und Kreiensen-Münden (9,258 Meilen).

76. Hierin sind auch die Kosten der technischen Aufsicht und die Zinsen während der Bauzeit enthalten.

80a. Desgleichen hierin die Kosten der Wärterhäuser.

81. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich nur auf die Anlage-Kosten der Bahnhöfe und Haltestellen.

84. Dies sind die Kosten der Betriebs-Einrichtung.

85. Für die im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Eisenbahnen in einer Ausdehnung von 111,67 Meilen beträgt das verwendete Anlage-Kapital . . . . 58 098 909 Thlr.
Rechnet man hiervon ab die Antheile, welche von fremden Staaten resp. Gesellschaften verausgabt sind, und zwar:
1) vom Staate Bremen für die gemeinschaftlich erbaute Bahn von Wunstorf nach Bremen (mit Ausnahme einiger Bahnhöfe) und die Bremen-Geestebahn mit . . . . 6 096 469 Thlr.
2) von Schaumburg-Lippe für die Erbauung der das Fürstenthum Bückeburg durchschneidenden Theile der Strecke Hannover-Minden von 3,279 Meilen mit . . . . 1 061 994 „
3) von der Köln-Mindener E.-G. für die 0,565 Meilen lange Strecke Bückeburgische Landesgrenze-Minden mit . . . . . 1 371 764 „
zusammen . . . . 8 530 227 „
so verbleibt als Preußischer Antheil ein Anlage-Kapital (für 96,33 Meilen) von 49 568 682 Thlr.
Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel hat auf den Preußischen Antheil desselben beschränkt werden müssen, indem die speciellen Verwendungen der fremdherrlichen resp. Köln-Mindener Antheile nicht bekannt sind.

86. Der Preußische Theil des verwendeten Anlage-Kapitals beträgt pro Meile Bahnlänge 514 572 Thlr. und pro Kilometer 68 336 Thlr. (siehe die vorstehende Erläuterung).

96d u. 102d. Außerdem besitzt die Hannoversche Verwaltung noch 29/122 Antheile an 36 Courierzug-Personenwagen, 12 combinirten Post- und Personen- und 27 Gepäckwagen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes.

128a. Zum Anheizen wurden außerdem noch 354 625 Bund Reiserwellen und 66 440 Stück Torf verwendet.

169. Hierin sind 161 708 Ctr. Militair-Effecten enthalten.

179a. Außerdem sind noch Eisenbahn-Baumaterialien in Arbeitszügen befördert worden, vor welchen die Lokomotive 173,1 Meilen zurücklegten. Das beförderte Gewichts-Quantum kann nicht angegeben werden.

181b. An Eisenbahn-Fahrzeugen kamen zur Beförderung 609 Lokomotiven und Tender und 4037 Achsen Eisenbahn-Fahrzeuge.

186. Die von den Militair-Effekten zurückgelegten 2 449 702 Centnermeilen sind hierin mitenthalten.

208. Ebenso hierin die Einnahmen für dieselben von 29 636 Thlr.

234. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Erleuchtung der Dienstlokale, Wärterbuden und optischen Telegraphen.

272a u. c. Nach Abzug der Herauszahlungen an Bremen, Schaumburg-Lippe und die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von 818 395 Thlr. verbleibt ein Ueberschuß von 4 182 278 Thlr. Dieser Ueberschuß dem Preußischen Antheile des verwendeten Anlage-Kapitals von 49 568 682 Thlr. (siehe Erläuterung zu Kol. 85) gegenübergestellt, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 8,44 Procent.

278. Der Zuschuß zum Pensionsfonds von 18 794 Thlr. ist bereits in den Betriebs-Ausgaben enthalten.

281 ꝛc. u. 285 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Hannoverschen Staatsbahn nicht, sondern es werden die betreffenden Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 22 Thlr.
{ „ Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 174 „

bei'm Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 287a) . . . . 458 572 Thlr.
{ „ Betriebsmittel (Kol. 287b) . . . . 558 791 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 278 374 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 44 552 Thlr. für Betriebsmittel ꝛc. gezahlt worden sein.

8. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** ist das Nähere in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 161 enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1871 nicht eingetreten.

II. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Auswechselung der alten Geleise auf den Bahnhöfen mit Schienen der neueren Profile fand statt auf den Bahnhöfen Kassel und Marburg in den Hauptgeleisen, ferner zu Butzbach im ersten, zu Friedberg und Vilbel im zweiten Geleis und auf der Strecke Kassel-Guntershausen streckenweise in beiden Geleisen.

Außerdem wurden für die Unterhaltung der ältern Geleisstrecken das erste Bahngeleis von Meilen-Nummern 25,4366 bis 25,6033, von 26,0618 bis 26,1141 u. von 26,2903 bis 26,3203 aufgenommen und durch neue Schienen ersetzt.

Diese Umlegung erforderte 5651,0 Ruthen Schienen. Zur gewöhnlichen Unterhaltung der beiden Bahngeleise und zur Vermehrung der Bahnhofs-Geleise in Treysa, Fronhausen, Friedberg, Niederwöllstadt und Bockenheim wurden verwendet: 2332,61 Ruthen Schienen des Profils B u. 6548,63 Ruthen Schienen des Profils A. Zur Unterhaltung der Stationsgeleise und deren Vermehrung wurden noch 3367,97 Ruthen schon benutzte Schienen der alten Bauprofile verwendet, im Ganzen also 17 900,47 Ruthen Schienen verlegt.

Behufs Vervollständigung der Bahnanlagen wurden die Geleise verlängert auf den Stationen: Wilhelmshöhe um 99,4 Ruthen, Wabern um 150,0 Ruthen, Treysa um 168,7 Ruthen, Fronhausen um 297,5 Ruthen mit 4 Weichen, Butzbach um 4,7 Ruthen, Friedberg um 66,9 Ruthen, Nieder-Wöllstadt um 40,7 Ruthen, Vilbel um 27,7 Ruthen, Bockenheim 358,1 Ruthen mit 10 Weichen, Frankfurt a. M. um 1,5 Ruthen und 1 Weiche.

b) **Stationsbauten.** Zu Frankfurt a. M. wurden die Gasanlagen erweitert, in Guntershausen ein neues Wasser-Stations-Gebäude mit eiserner Druckröhrenleitung ꝛc. und 2 Dienstwohnungen im Wagenschuppen hergestellt, sowie zwei neue Wasserkrähne aufgestellt; auf Station Treysa wurde eine neue Röhrenleitung hergestellt und zwei Wasserkrähne aufgestellt; auf Station Marburg erfolgte die Herstellung eines Lokals zum Füllen der Fußwärmer und die Vergrößerung des Güterschuppens, auf Station Fronhausen die Erbauung eines Güterschuppens mit Beamten-Wohnhaus, auf Station Gießen die Erbauung eines provisorischen Lokomotivschuppens, die Herrichtung von fünf Löschgruben und die Anlage einer großen Drehscheibe; ferner wurden hergestellt auf Station Lang-Göns eine Weichenwärter-Wachtbude, auf Station Nauheim eine eiserne Perron-Halle, auf den Stationen Friedberg, Nieder-Wöllstadt, Groß-Karben, Dortelweil, Bonames und Bockenheim Weichenwärter-Wachtbuden. Zu Frankfurt a. M. wurden ein provisorischer Güterschuppen erbaut, zwei neue große Drehscheiben angelegt und ein Lokal zum Füllen der Fußwärmer hergestellt.

c) **Telegraphen.** Auf Station Kassel wurde ein Morse-Apparat aufgestellt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 wurden beschafft: 6 neue Güterzug-Lokomotiven und Tender und 2 alte Tender zur Aushülfe, sowie 30 offene Güterwagen. Dagegen wurden ausrangirt: 1 Personenwagen I. u. II. Klasse, 1 dergl. II. u. III. Klasse und 1 dergl. III. Klasse, 2 hochbordige Viehwagen, 10 bedeckte und 1 offener Güterwagen, 1 Langholz- und 1 Arbeitswagen.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Da über die Zahl der in Personenwagen beförderten Militair-Personen Aufschreibungen nicht stattgefunden haben, so können auch über die Ausnutzung der Personenwagen Mittheilungen nicht gemacht werden.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck- und Viehwagen-Achse kamen durchschnittlich:

eine Belastung von 45,368 Ctr. und eine Einnahme pro Meile von 9,482 Sgr. im Jahre 1871,
„ „ „ 41,112 „ „ „ „ „ „ „ 9,618 „ „ „ 1870,
„ „ „ 36,70 „ „ „ „ „ „ „ 8,511 „ „ „ 1869,
„ „ „ 36,18 „ „ „ „ „ „ „ 9,285 „ „ „ 1868,
„ „ „ 36,10 „ „ „ „ „ „ „ 9,603 „ „ „ 1867.

Die leer gelaufenen Güterwagen betrugen 30,72 Proc. der beladenen gegen 34,59 Proc. im Jahre 1870, 34,34 Proc. im Jahre 1869, 28,07 Proc. im Jahre 1868 u. 28,7 Proc. im Jahre 1867.

V. **Personen-Verkehr.** Neu berechnet, bez. eingeführt ist im Jahre 1871 der Tarif für den Verkehr zwischen den Main-Weser-Bahn-Stationen Friedberg und Frankfurt a. M. einerseits und den Oberhessischen Stationen Lich, Grünberg, Alsfeld und Lauterbach via Gießen andererseits, gültig vom 1. November 1871 ab.

VI. **Güter-Verkehr.** Neu eingeführt sind im Jahre 1871 die Tarife:

a) für den Transport von Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von Köln-Mindener Stationen via Gießen nach Stationen der Main-Weser- und Frankfurt-Hanauer Bahn, gültig vom 1. März 1871 ab, unter Aufhebung des bezüglichen Tarifs vom 15. März 1866;

b) für den Transport von Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn via Siegen-Gießen resp. Mülheim a. Rhein-Gießen nach Stationen der Main-Weser-, Frankfurt-Hanauer, Main-Neckar- und Taunus-Bahn, gültig vom 1. April 1871 ab;

c) für dergleichen Transporte von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Großherzogl. Badischen und Königl. Württembergischen Bahnen, gültig vom 1 Juni 1871 ab.

Außerdem sind im Jahre 1871 in Beziehung auf das Tarifwesen verschiedener Verkehre mehrfache Veränderungen und Ergänzungen eingetreten, welche auf die Entwickelung des Verkehrs fördernd einwirkten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Von der in den Tarifen angenommenen Bahnlänge kommen:

auf Königl. Preuß. Gebiet . . . . 18,1694 Meilen,
„ Großherzogl. Hessisches Gebiet . . . . 8,8306 „

85 u. 86. Auf dieses Baukapital sind von der Hessischen Nordbahn und der Hannoverschen Staatsbahn 1 153 164 Thlr. ersetzt, so daß für die Main-Weser-Bahn verbleiben 16 252 696 Thlr., oder pro Meile Bahnlänge 618 717 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge 81 627 Thlr.

143. Dieser Procentsatz kann nicht angegeben werden, da keine Notizen darüber vorliegen, welche Zahl der beförderten Militair-Personen auf Personenwagen kommen.

150. Die Belastung der Güterwagen kann nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden, weil die Notirung der Güter nach den zum Transport verwendeten Wagen-Kategorien bei der Main-Weser-Bahn nicht stattfindet.

Die hier angegebenen Durchschnittssätze beziehen sich außerdem nur auf beladene Güter- ꝛc. Wagen, indem die leer gelaufenen nicht eingerechnet sind.

153b. Die hier angegebenen Achsmeilen haben die eigenen Wagen der Postverwaltung, welche dieselbe in einzelne Züge einstellt, zurückgelegt.

Außerdem haben von der Main-Weser-Bahn im Dienst der Postverwaltung eingestellte Wagen noch 33 716 Achsmeilen durchlaufen, welche in Kol. 146a mitenthalten sind.

Für die Beförderung der Post besteht die Einrichtung, daß die Postverwaltung in einzelnen Zügen eigene ambulante Wagen einstellt, in anderen einzelne Coupée's von Wagen der Eisenbahnen benutzt, in wieder anderen Zügen von den Eisenbahn-Verwaltungen die Wagen je nach Bedarf gestellt werden.

169 u. 170a. Hierin sind 2838 Ctr. Auswanderergut enthalten, welche zum Tarifsatz des Eilguts befördert wurden.

173. Dies sind die von der Postverwaltung zum Transport aufgegebene Eilgüter; die übrigen Postgüter werden nicht notirt.

181b u. c. Außerdem wurden noch 1864 Achsen Eisenbahn- und 2266 Achsen sonstige Fahrzeuge befördert.

182a u. b. Ebenso kamen außer den hier aufgeführten noch 51 Achsladungen Pferde und 1981 Achsladungen Rindvieh, Schweine und andere Thiere zur Beförderung.

187b. Außer den in Kol. 173 aufgeführten Post-Eilgütern, welche die hier notirten Centnermeilen zurückgelegt haben, ist noch für die der Postverwaltung beförderten ganzen Wagen und einzelnen Coupée's ein Gewicht von 350 450 Ctr. mit 8 474 145 Centnermeilen zu berechnen.

280. Dies sind „Einnahme-Reste".

9. Nassauische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben, dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Wiesbaden über Oberlahnstein nach Wetzlar . . . . 24,82 Meilen,
2) die Verbindungsbahn mit der Taunusbahn von Biebrich-Mosbach nach der Station Curve . 0,25 „
3) die Zweigbahnen a) Limburg-Hadamar . . . . 1,06 „
b) Diez-Zollhaus . . . . 1,45 „
zusammen 27,58 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1871 war die Bahn nur auf der 1,73 Meilen langen Strecke Oberlahnstein-Ems doppelgeleisig; am 18. August wurde das zweite Geleise auf der 0,50 Meilen langen Strecke Geisenheim-Rüdesheim dem regelmäßigen Betriebe übergeben. Auf der 2,93 Meilen langen Strecke Geisenheim-Mosbach ist die Anlage des zweiten Geleises theilweise noch in der Ausführung begriffen.

Das ganz aus Eisen bestehende Oberbau-System des Regierungs- und Bauraths Hilf ist sowohl bei der Anlage des zweiten Bahngeleises und verschiedener Bahnhofs-Geleise der Hauptbahn, als auch bei Herstellung sämmtlicher Geleise der Zweigbahnen Diez-Zollhaus und Limburg-Hadamar zur Anwendung gekommen. Die Gesammtlänge der nach diesem System ausgeführten Geleise beträgt 5,457 Meilen.

Die Länge der Geleise auf der Hauptbahn und den Zweigbahnen haben sich gegen das Vorjahr um 0,51 Meilen vermehrt.

2) **Bauten auf freier Bahn.** Der innere Ausbau der im Vorjahre errichteten 4 neuen Bahnmeister-Wohnungen und 4 Wärterwohnungen für je 2 Familien wurde vollendet.

Verschiedene rutschige Böschungen wurden durch Maueranlagen gesichert.

3) **Stationsbauten.** Die Errichtung eines Directorialgebäudes zu Wiesbaden wurde begonnen und bis auf den inneren Ausbau vollendet. Mit den Arbeiten zur Erbauung eines Güterschuppens zu Station Albshausen wurde begonnen.

III. **Industrielle Anlagen.** In der Haupt-Reparatur-Werkstätte zu Limburg und deren Filialen zu Biebrich-Mosbach und Oberlahnstein wurden im Jahre 1871 im Ganzen 246 Arbeiter beschäftigt, welche zusammen 52 939 Thlr. Lohn bezogen haben.

In Limburg besitzt die Nassauische Eisenbahn eine Imprägnir-Anstalt, in welcher die Bahnschwellen und Brückenhölzer vor ihrer Verwendung kyanisirt werden.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 6 combinirte Personenwagen mit Coupée's I. u. II. Klasse, 12 Personenwagen mit Coupée's IV. Klasse und 8 Gepäckwagen vermehrt.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich besetzt
mit 3,97 Personen und brachte ein pro Meile 0,3194 Thlr. im Jahre 1871,
„ 4,07 „ „ „ „ „ „ 0,3065 „ „ „ 1870.

Der scheinbare Widerspruch, welcher in der gegen das Vorjahr bestehenden geringeren Besetzung der einzelnen Achsen und der pro Meile erzielten höheren Einnahme sich zeigt, verschwindet, sobald man erwägt, daß durch Beschaffung von 18 neuen Personenwagen 36 Achsen mehr im Umlaufe waren, als im Jahre 1870 und daß die

größere Zahl der Reisenden, welche in höheren Wagenklassen befördert wurden, zur Verkehrs- und Einnahme-Steigerung wesentlich beitrug.

Auf jede Güter-, Equipagen- und Viehwagen-Achse kam durchschnittlich:
eine Belastung von 43,88 Ctr. und eine Einnahme pro Meile von 7,006 Sgr. im Jahre 1871,
" " " 35,96 " " " " " " " 6,279 " " " 1870.

VI. **Personen-Verkehr.** Von den im Jahre 1871 stattgehabten Einführungen neuer resp. veränderter Tarife ist der III. Nachtrag zum Tarif über den Binnen-Personen- und Gepäck-Verkehr hervorzuheben, indem derselbe den Tarif für die neu eingeführte IV. Wagenklasse mit einer Grundtaxe von 1,5 Sgr. pro Person und Meile enthält.

VII. Im **Güter-Verkehre** haben nur Aenderungen bestehender und Einführung neuer Tarife mit benachbarten Bahnen stattgefunden.

VIII. **Genossenschafts-Kassen.** Eine allgemeine Krankenkasse ist zur Zeit nicht vorhanden, es sind jedoch die Beamten stations- und streckenweise zur Bildung besonderer Kranken-Vereine behufs Heranziehung ärztlicher Hilfe veranlaßt worden. Seitens der Verwaltung wird auf möglichst allgemeinen Beitritt zu diesen Vereinen gehalten und das Engagement geeigneter Aerzte überwacht.

IX. **Neue Bahnlinien.** Die Erbauung einer 2,5 Meilen langen Zweigbahn von Eschhofen über Niederselters nach Camberg (zum Anschluß an die nach letzterem Orte von der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft herzustellenden Bahnlinien Höchst-Idstein-Camberg und Mainz beziehungsweise Wiesbaden-Idstein-Camberg) wurde projektirt. Für die 1,5 Meilen lange Strecke Eschhofen-Niederselters ist das Projekt vollständig ausgearbeitet, so daß die Vergebung der bezüglichen Bau-Arbeiten und Lieferungen noch im Laufe des Jahres 1872 stattfinden wird.

Für die 1,0 Meile lange Strecke Niederselters-Camberg sind die Vorarbeiten noch nicht vollendet.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

100. Die auf der Nassauischen Eisenbahn in Benutzung stehenden 6 vierrädrigen Postwagen sind Eigenthum der Postverwaltung. Für den Lokal-Verkehr sind außerdem in 5 Personenwagen III. Klasse je 2 Coupée's zum Gebrauch der Postverwaltung eingerichtet.

169. Hierin sind 2817 Ctr. Militär-Effekten enthalten.

224. Unter Hinzurechnung der im Jahre 1870 im Reste verbliebenen und im Jahre 1871 nachträglich zur Vereinnahmung gelangten 118 559 Thlr. für Militär-Transporte würden die Gesammt-Einnahmen 1 527 119 Thlr. betragen haben.

234. In dieser Summe sind die Kosten für Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wartezimmer, sowie die Kosten der Heizung und Erleuchtung der Bahnwärter- und Weichensteller-Buden ꝛc. enthalten.

281 ꝛc. u. 285 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Nassauischen Bahn nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, dann würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	8 496 Thlr.
	" Betriebsmittel (Kol. 283b)	559 "
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 287a)	81 923 Thlr.
	" Betriebsmittel (Kol. 287b)	31 126 "

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 16 956 Thlr. für Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel gezahlt worden sein.

289. Die Betriebs-Bahnlänge betrug im Jahre 1871 27,58 Meilen, der mittlere Jahresdurchschnitt im Vorjahre dagegen 26,98 Meilen, mithin pro 1871 mehr 0,60 Meilen.

10. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
2) die Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn und
3) die 3,39 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort mündenden Bahnen unter einander verbindet.

Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871:

1) die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau	beide doppelgeleisig	47,55 Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz		3,76 "
c) die Verbindungsbahn zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe zu Breslau		0,55 "
	zusammen	51,86 Meilen,

2) die Schlesische Gebirgsbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Kohlfurt-Lauban-Reibnitz-Ruhbank-Dittersbach-Waldenburg-Altwasser	17,23 Meilen,
b) die Zweigbahnen Görlitz-Lauban	3,40 "
und Ruhbank-Liebau-Landesgrenze	2,49 "
zusammen	23,12 Meilen.

Den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen (mit Ausnahme der Kol. 86) liegen deshalb 51,86 Meilen für die Hauptbahn und 23,12 Meilen für die Gebirgsbahn, zusammen 74,98 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. Geleise. Im Jahre 1871 sind im Ganzen 17 100 laufende Ruthen Geleise, zu 2 Schienenreihen gerechnet und 64 257 Stück Schwellen ausgewechselt, es sind daher die Schienen um 6,59 Proc. und die Schwellen um 6,56 Proc. erneuert worden. Die Neben-Geleise sind auf den Stationen der Hauptbahn und Gebirgsbahn um 2535,19 laufende Ruthen Länge und die Ausweichungen um 43 vermehrt.

2. **Brücken** ꝛc. Auf Bahnhof Wellmitz wurden zwei Seitendurchlässe verlängert, am Bahnhofe Guben in Folge des Baues der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn 7 Bauwerke umgebaut und eins verschüttet; in Folge der Anlegung des Rangirbahnhofes Mochbern wurden 2 Seitendurchlässe tiefer gelegt, 2 Seitendurchlässe erbaut und 1 Bauwerk verlängert.

3. **Stationsbauten.** Auf Station Berlin wurde ein provisorischer Güterschuppen erbaut, größere Wasserreservoirs über dem Kesselhause der Werkstatt hergestellt, der abgebrannte Theil des Werkstätten-Gebäudes wieder hergestellt, sowie eine Petroleum-Gasanstalt, eine steinerne Treppe im Stationsgebäude und ein Beamten-Wohngebäude nebst Stall erbaut. Auf Station Köpenick erfolgte der Aufbau eines Schwellen-Schuppens und Einrichtung desselben zur Unterbringung der Ausrüstungs-Gegenstände für Güterwagen zu Militärzwecken. Auf Station Erkner wurde ein Mastenkrahn und ein Waschhaus, auf Station Fürstenwalde ein neues Postdienst-Gebäude erbaut, ein neuer Wasserkrahn aufgestellt, die Hauptperrons tiefer gelegt und die Zwischenperrons verlängert. Eine Verlängerung der Perrons fand statt: auf der Haltestelle Hangelsberg um 122 Fuß, auf der Station Briesen um 144 Fuß und auf der Haltestelle Berkenbrück um 185 Fuß. Auf Station Briesen wurde ein neuer Wasserkrahn aufgestellt und eine Feuergrube angelegt. Auf Station Frankfurt a. O. wurden die Büreaus der Central-Werkstätte erweitert, drei Retiraden, ein neuer Haupt- und Mittelperron und eine Kohlenrampe erbaut, vier Feuergruben angelegt und das Stationsgebäude umgebaut. Stallgebäude wurden in Fürstenberg, Neuzelle und Jeßnitz erbaut. In Guben wurden 2 Feuergruben, ein Brunnen und eine Viehrampe angelegt, ein Betriebs-Inspektions-Gebäude, Perronhallen und 3 Retiraden erbaut. In Halbau ist ein Stationsgebäude erbaut, in Rauscha das Stationsgebäude vergrößert und die Hauptperrons verlängert. In Kohlfurt wurde ein Beamten-Wohngebäude erbaut, in Kaiserswaldau der Wasserkrahn und die Haupt- und Zwischenperrons tiefer gelegt. In Station Hainau wurde eine massive Viehrampe, in Mochbern ein Familien- und Büreaugebäude erbaut, sowie Haupt- und Zwischenperrons angelegt. In Station Breslau erfolgte die Vollendung des Baues des Rangirbahnhofes Mochbern, die Einrichtung einer Wasserleitung im Empfangsgebäude, die Herstellung eines Büreaus für die Steuerexpedition und die Anlage einer Gasleitung. In Görlitz wurde eine Kohlenbanse, ein Spritzenhaus, ein Eiskeller, eine massive Rampe erbaut, eine Feuergrube und ein Brunnen angelegt, sowie ein Kandelaber aufgestellt. In Dittersbach wurde ein Lastkrahn von 200 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt und die hölzernen Perrons in massive umgebaut.

Außerdem sind 14 massive Bahnwärter- und Weichensteller-Häuschen auf der Strecke erbaut.

IV. **Neben-Etablissements.** Die Arbeiten zur Unterhaltung der Betriebsmittel werden in den eigenen Werkstätten, und zwar in der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O., sowie in den Filialwerkstätten zu Berlin und Breslau und den Neben-Werkstätten für kleine Reparaturen für die im Dienste befindlichen Betriebsmittel zu Frankfurt a. O., Sorau, Liegnitz, Görlitz und Lauban ausgeführt. Es wurden im Jahre 1871 an Werkzeug-Maschinen und durch Dampfkraft betriebene Apparate neu beschafft: für die Central-Werkstatt in Frankfurt a. O. eine Feilbank, eine Feldschmiede, zwei Wagenwinden, eine Siederohr-Abschneide-Maschine, eine Vorrichtung zum Blechbiegen und eine Wasserleitung angelegt; für die Filialwerkstatt zu Berlin wurde eine Räderschleifbank und 8 complette Windeböcke, für die Filialwerkstatt zu Breslau eine Radreifen-Bohrmaschine und für die Nebenwerkstatt zu Lauban eine Achsräder-Drehbank, eine Hobelmaschine, eine Radreifen-Bohrmaschine, 20 Böcke zum Hochnehmen, 2 Wagenwinden, 4 Werk-Feilbänke, 3 Hobelbänke, eine Hammerbank, 11 Schraubstöcke und eine Vorrichtung zur Prüfung der Ladekrähne beschafft.

An Arbeitern waren 1871 in sämmtlichen Werkstätten durchschnittlich täglich 1482 beschäftigt, welchen im Ganzen 404 256 Thlr. Arbeitslohn gezahlt worden sind. Die monatlichen Ausgaben an Arbeitslohn betrugen durchschnittlich 33 688 Thlr., der Wochenlohn jedes Arbeiters im Durchschnitt 5,35 Thlr. und der Tagelohn bei 306 jährlichen Arbeitstagen durchschnittlich 26,74 Sgr. Der Werth der in diesen Werkstätten verarbeiteten Materialien beträgt pro 1871 zusammen 390 564 Thlr.

V. Der **Betrieb** hat in der ersten Hälfte des Jahres 1871 unter den Folgen des Krieges und wegen der dieserhalb stattgefundenen Militär-Beförderungen nicht unerhebliche Einschränkungen zu erleiden gehabt. Auch sind in dem regelmäßigen Betriebe durch Abgabe von Betriebsmitteln in dieser Zeit nach den occupirten französischen Landestheilen große Schwierigkeiten hervorgerufen, indem die zur Disposition zurückgebliebenen Transportmittel den nach dem Friedensschlusse sich rasch entwickelnden lebhaften Verkehr zu bewältigen nicht hinreichten.

Im Ganzen sind im Jahre 1871 ausgefallen: 931 Personenzüge, 344 gemischte Züge und 1391 Güter- und Kohlenzüge, während 432 Militär-Personenzüge und 488 Militär-Proviant- und Munitionszüge expedirt wurden.

VI. **Personen-Verkehr.** Im Interesse des Publikums ist vom 1. September 1871 ab eine Ermäßigung der Preise für 5tägige Retourbillets insofern eingetreten, als der Fahrgeld-Berechnung für Retourbillets der Einheitspreis von 3 Sgr. pro Meile für die II. Klasse und von 2 Sgr. pro Meile für die III. Klasse zu Grunde gelegt wurde.

Die Selbstkosten betrugen im Jahre 1871 pro Person und Meile 1 Sgr. 9,131 955 Pf.

VII. Im **Güter-Verkehre** wurden mehrere Spezial-Tarife eingeführt, die direkten Verkehrs-Verbindungen erweitert und mehrere Deklassifikationen von Artikeln vorgenommen.

Die Selbstkosten haben im Jahre 1871 pro Centner und Meile 0,948 701 Pf. betragen.

VIII. **Versicherungswesen.** Die Versicherung für Reisegepäck, Equipagen, Vieh und Güter findet nach den Bestimmungen des Betriebs-Reglements statt. Die Garantie trägt die Bahnverwaltung selbst und hat sie ihrerseits keinerlei Versicherungen mit Versicherungs-Gesellschaften abgeschlossen.

IX. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 350 bis 369 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbe-Kasse mit 3199 Betheiligten und einem Bestande von 33 058 Thlrn. ult. 1871.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. a) **Niederschlesisch-Märkische.**

2b. Hierunter befinden sich 3 administrative Hülfsarbeiter, welche gegen einen Diätensatz von 720—900 Thlr. beschäftigt werden.

75. Ueber das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn enthalten die Jahrgänge 1866 und 1867 der Statistik S. 149 resp. 144 nähere Mittheilungen. Von den im Jahre 1871 verwendeten Summen sind 401 247 Thlr. aus der Staats-Anleihe vom Jahre 1867 und 168 474 Thlr. aus den Betriebs-Ueberschüssen (cfr. Kol. 90b) entnommen.

82. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

84. Hierin sind 1 414 173 Thlr. Agio, Werthstempel und Kosten für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn enthalten.

90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 76—85 aufgeführten Summen bereits mitenthalten.

124e. Die von den Lokomotiven als vorgelegte Reserve-Maschinen zurückgelegten 65 468 Meilen sind bereits in den Kol. 124a—c mitenthalten.

133c. Der Durchschnitts-Verbrauch an Steinkohlen und Coals beträgt brutto 239,54 Z.-Pfd. und netto 177,24 Z.-Pfd. Steinkohlen.

140a. Hierbei sind die Kosten für Arbeitszüge unberücksichtigt geblieben.

173. Die hier aufgeführten 166 Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Ruhbank-Liebau befördert worden. Das Gewicht der auf den übrigen Strecken beförderten Postgüter wird nicht notirt.

179b. Außerdem sind noch zur Unterhaltung des Bahnkörpers 5 342 217 Ctr. Erd- und Kiesmassen und für ausgerückte Truppen 1098 Ctr. befördert worden.

189a. Die Erd- und Kiesmassen haben zurückgelegt 9 303 747 und die Liebesgaben für ausgerückte Truppen 31 084 Centnermeilen.

Von den hier aufgeführten kommen 1 908 311 Centnermeilen auf tarifirte und 44 742 834 Centner-Meilen auf frachtfreie Betriebsdienst- und Baugüter.

208. Hierin sind 137 Thlr. extraordinäre Einnahmen für Lagergeld des Gepäcks enthalten.

264. Ebenso hierin 9 242 Thlr. Pensionszuschuß.

273. Diese 3 753 Thlr. sind zur Bezahlung der aus dem laufenden Jahre verbleibenden Rest-Ausgaben reservirt.

274b. Von dieser Summe sind 110 300 Thlr. zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

276. Dies sind die Zinsen der Stamm-Actien.

281 ꝛc. u. 285 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, dann würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a.)	9 181 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b.)	11 937 „
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 287a.)	601 171 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 287b.)	459 784 „

Ferner wurden aus dem Ergänzungsfonds (bei den Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 195 693 Thlr. für Erweiterung der Bahn-Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel gezahlt worden sein.

b) **Schlesische Gebirgsbahn.**

77. Hierin sind 589 275 Thlr. enthalten, welche durch die Kreise, Gemeinden und Private aufgebracht sind.

11. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871:

1) die Hauptbahn von Berlin über Cüstrin, Landsberg, Kreuz, Schneidemühl, Bromberg, Dirschau, Königsberg und Insterburg bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . 103,06 Meilen

2) die Zweigbahnen:

a) von Cüstrin nach Frankfurt a. O.	4,0 „
b) von Schneidemühl nach Flatow (4,25 Meilen), eröffnet am 16. Januar 1871, und von Flatow nach Konitz (6,80 Meilen), eröffnet am 15. November 1871, zus.	11,05 „
c) von Bromberg über Thorn nach Otloczyn	8,35 „
d) von Thorn (Mocker) nach Jablonowo, eröffnet am 20. November 1871	7,35 „
e) von Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser	5,64 „
f) von Dirschau nach Pr. Stargard, eröffnet am 16. Januar 1871	3,32 „
g) von Insterburg nach Gerdauen (5,94 Meilen), eröffnet am 16. Januar 1871, und von Gerdauen nach Rothfließ (8,30 Meilen), eröffnet am 27. November 1871, zus.	14,24 „

3) die Verbindungsbahnen:

a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen	0,16 „
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Otloczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird	0,57 „
zusammen	157,74 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der ad 2b, d, f und g aufgeführten Strecken . . . 137,28 „

II. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Am Anfange des Jahres 1871 waren doppelgeleisig die Strecken Berlin-Schneidemühl und Marienburg-Braunsberg von 43,93 Meilen. Im Laufe des Jahres 1871 wurde das zweite Geleise vollendet und dem Betriebe übergeben: auf der Strecke Braunsberg-Kobbelbude am 24. Juni, auf der Strecke Kobbelbude-Königsberg am 11. November und auf der Strecke Wehlau-Gumbinnen am 23. Dezember 1871. Im Bau begriffen war das zweite Geleise auf den Strecken Königsberg-Wehlau und Gumbinnen-Eydtkuhnen.

Ueberhaupt haben sich die durchgehenden Haupt-Geleise (einschließlich der neu eröffneten Strecken) gegen das Vorjahr um 36,161 Meilen, das zweite Geleise um 16,823 Meilen und die Neben-Geleise um 8,924 Meilen, zusammen um 61,908 Meilen vermehrt.

b) **Bauten auf freier Bahn.** 37 Wärterhäuser wurden durch Anbauten vergrößert, um Wohnungen für Hülfswärter zu gewinnen; 3 Wärterhäuser sind massiv untermauert und bei 2 Wärterhäusern Zugmelde-Stationen eingerichtet.

Nach dem Kriegslager von Zierneszel (auf der Strecke Bromberg-Thorn) wurde eine 180 Ruthen lange Zweigbahn ausgeführt. Der hölzerne Mastenkrahn an der Brahebrücke bei Czerst wurde durch einen neuen eisernen ersetzt.

c) **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Berlin wurden die Werkstatts-Anlagen, soweit dieselben zunächst projectirt, vollendet, ein Erweiterungsbau der Wagen-Reparatur-Werkstatt bis auf den inneren Ausbau ausgeführt und der im Vorjahr begonnene polygonale Lokomotivschuppen vollendet dem Betriebe übergeben. Auf der Haltestelle Hoppegarten wurde ein Empfangs- und ein Retiraden-Gebäude erbaut. Auf Bahnhof Nakel wurde das Empfangsgebäude vergrößert, eine Viehrampe und eine Drehscheibe translocirt und mit der Translocation des Güterschuppens begonnen. Auf Bahnhof Laskowitz wurde ein Güterschuppen neu erbaut. Auf Bahnhof Dirschau wurde der Perron auf der Danziger Seite um 40 Ruthen verlängert und für die todten Geleise eine Schiebebühne erbaut. Auf Bahnhof Königsberg wurde das dritte Festungsthor und die Ueberbrückung des Festungsgrabens bis auf die Erdschuttung über dem Festungsthore vollendet. Die Einführung des zweiten Geleises in den Bahnhof und die damit in Verbindung stehenden Kreuzungen des Geleises nach Eydtkuhnen und des Ausziehgeleises durch das dritte Festungsthor sind ausgeführt. Der Lizent-Bahnhof (Königsberg) wurde durch einen Schienenstrang mit dem Steuer-Packhofe und auf dem westlichen Ende das Ostbahngeleise mit dem der Pillauer Bahn verbunden; der Umbau des Rangirbahnhofes ist in Angriff genommen und die neue Kreuzungs-Anlage der Ostbahn-Geleise mit der Ostpreußischen Südbahn von Bude 106 nach Bude 107 verlegt. Auf den Bahnhöfen Judschen, Gumbinnen und Eydtkuhnen mußten wegen Einführung des zweiten Geleises verschiedene Umbauten und Geleisverlegungen vorgenommen werden. Auf Bahnhof Thorn wurden sämmtliche Geleis-Anlagen verändert, beide Güterschuppen nach dem nördlichen Ende des Bahnhofs translocirt, der Wagenschuppen abgebrochen und zur Vergrößerung des Güterschuppens verwendet, eine Drehscheibe beseitigt, die auf dem östlichen Ende des Bahnhofs gelegene Schiebebühne vor die Geleise bei dem neuen Güterschuppen translocirt und die Viehrampe nach dem östlichen Ende des Bahnhofs verlegt.

Auf verschiedenen Bahnhöfen sind im Ganzen 21 Weichenstellerbuden erbaut und die Nebengeleise um 7514 laufende Ruthen mit 147 Weichen und 170 Herzstücken vermehrt.

d) **Telegraphen-Anlagen.** Die optische Signal-Vorrichtung, mit welcher die Bahn in ihrer ganzen Länge versehen ist, hat im Laufe des Jahres keine Aenderung erlitten.

Eine electromagnetische Telegraphen-Leitung mit zwei Leitungsdrähten wurde auf den neu hinzugetretenen Bahnstrecken Schneidemühl-Conitz, Mocker-Jablonowo, Insterburg-Rothfließ und Dirschau-Pr. Stargard eingerichtet.

III. **Industrielle Anlagen.** Die frühere Maschinenbau-Anstalt und jetzige Werkstatt in Dirschau war im Jahre 1871 mit Unterhaltung der mechanischen Betriebs-Einrichtungen für die älteren Bahnstrecken und mit Anfertigung von Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signalen und Rohrleitungen rc. für das zweite Geleis und für die im Bau begriffenen neuen Bahnstrecken Schneidemühl-Dirschau und Thorn-Insterburg beschäftigt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 wurden neu beschafft und in den Betrieb gestellt: 12 Güterzugs-Lokomotiven, 6 Tender-Lokomotiven, 52 Personen-, 18 Gepäck- und 735 Güterwagen; ausrangirt wurden 7 Personenzugs-, 3 Schnellzugs-Lokomotiven und 9 Güterwagen.

V. Im **Personen-Verkehre** haben keine Tarif-Aenderungen stattgefunden.

Die direkte Expedirung ist bei einigen Stationen etwas erweitert, dagegen aber zwischen den Stationen Landsberg, Bromberg, Danzig, Elbing, Königsberg und Eydtkuhnen einerseits und den Stationen Burg und Brandenburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn andererseits als nicht lohnend aufgehoben worden.

VI. **Güter-Verkehr.** Die im Jahre 1870 bestandenen Verkehrs-Verbindungen der Ostbahn sind auch im Jahre 1871 unterhalten und mehrfach erweitert worden.

Eine neue Verbindung ist hergestellt:

a) seit dem 15. März zwischen der Station Cüstrin und mehreren Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Turnau-Kralup-Prager und der Oesterreichischen Nordwestbahn (Cüstrin-Frankfurt-Böhmischer Verbands-Güter-Verkehr);

b) seit dem 20. Mai zwischen den Stationen Königsberg, Braunsberg (nur für Flachs), Elbing, Danzig, Bromberg und Kreuz einerseits und mehreren Sächsischen Stationen andererseits (Ostdeutsch-Sächsischer Eisenbahn-Verband);

c) seit dem 20. Juni zwischen mehreren Sächsischen Stationen einerseits und Warschau und Lodz (nur für Salz) via Alexandrowo andererseits (Sächsisch-Polnischer Eisenbahn-Verband);

d) seit dem 15. September zwischen Magdeburg einerseits, Warschau und Lodz via Alexandrowo andererseits (Magdeburg-Polnischer Eisenbahn-Verband);

e) seit dem 1. Oktober mit der Rechten Oder-Ufer Eisenbahn für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen via Frankfurt a. O. nach den Stationen der Strecke Lebus-Cüstrin-Neuenhagen.

Im Allgemeinen ist der Verkehr gegen das Vorjahr zwar in der Massen-Bewegung gestiegen, in der Einnahme aber zurückgeblieben. Es hat dies seinen Grund darin, daß verschiedene Artikel mit geringeren Frachtsätzen mehr, andere mit höheren Frachtsätzen dagegen weniger zur Beförderung gekommen sind. Mehr

befördert sind namentlich: Knochen, Lumpen, Steinkohlen, altes Eisen, Kartoffeln, Holz, Steine, Kalk rc., weniger dagegen: Getreide und Saat, Flachs, Spiritus, Maschinen und Maschinentheile rc.

VII. **Neue Bahnlinien.** In der Bauausführung befinden sich die Strecken Conitz-Preuß. Stargard der Schneidemühl-Dirschauer und Jablonowo-Rothfließ der Thorn-Insterburger Bahn.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig waren die Strecken von Berlin bis Schneidemühl, von Marienburg bis Königsberg und von Wehlau bis Gumbinnen.

14a. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in den Jahrgängen 1866 u. 1867 der Statistik S. 151 u. 146 bezw. ad I. dieses Berichts speciell aufgeführt.

76—86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die älteren Linien, da die Baurechnungen der im Jahre 1871 dem Betriebe übergebenen Strecken noch nicht abgeschlossen waren.

Es liegen deshalb den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86.. 121,78 Meilen = 917,25 Kilometer zu Grunde.

96d. Außerdem besitzt die Bahn noch 2 sechsrädrige Königl. Salonwagen, 1 vierrädrigen Ministerial- und 1 vierrädrigen Bahnrevisionwagen.

179a. Außer den hier aufgeführten sind noch Baugüter in besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 34 775 Nutzmeilen zurücklegten, befördert worden. Das Gewicht dieser Baugüter beträgt 28 856 196 Ctr., welche 31 404 651 Centnermeilen zurückgelegt haben. Die letzteren sind in Kol. 189a und die Einnahme von 48 934 Thlr. ist in Kol. 217 mitenthalten.

223. Diese 304 523 Thlr. repräsentiren die Differenz zwischen den „Soll"- und den wirklichen Einnahmen.

Bei den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 226 sind dieselben außer Ansatz gelassen.

281 rc. u. 285 rc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, dann würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Erneuerungsfonds	für Bahn-Anlagen (Kol. 287a)	134 658 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 287b)	191 065 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 39 101 Thlr. für Bahnanlagen rc. und 41 898 Thlr. für Betriebsmittel gezahlt werden sein.

Aus dem Reservefonds wäre nichts zu zahlen gewesen.

12. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn" vereinigten Saarbrücker u. Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 der Berichte enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Strecken:

1) die Hauptbahn a) von der Bayerischen Grenze bei Bexbach über St. Johann-Saarbrücken nach der Lothringischen Grenze bei Forbach	4,195 Meilen,
b) vom Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken über Saarlouis, Merzig und Conz nach Trier	11,101 „
mit der Abzweigung von Conz nach der Luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig	0,681 „
c) vom Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken nach Saargemünd. Deren Länge beträgt bis zur Lothringischen Grenze (Mitte der Eisenbahnbrücke über die Saar bei Saargemünd) 2,290 Meilen und von da bis zum Bahnhofe Saargemünd 0,090 Meilen, zusammen	2,380 „
zusammen	18,357 Meilen;
2) mehrere Zweigbahnen nach Königl. Steinkohlengruben, welche einschließlich einer zweiten Verbindung der Zweigbahn in das Burbachthal mit dem in der Richtung nach Forbach führenden Theile der Hauptbahn, sowie einschließlich der Zweigbahn vom Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken nach dem Saar-Kanalhafen bei Malstatt (0,3 Ml.) eine Gesammtlänge haben von	2,937 „
Ueberhaupt	21,294 Meilen.
Hierzu kommt noch die vormals Französische, jetzt in Deutsch-Lothringen gelegene Bahnstrecke zwischen der Preußischen Grenze und Forbach mit	0,640 „
Mithin Gesammt-Betriebslänge	21,934 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Der Bau der Kohlenzweigbahn von der Schlawerie (westlich des Bahnhofs Neunkirchen) nach der Grube König, sowie einer Zweigbahn von Station Völklingen nach Püttlingen wurde so betrieben, daß die Eröffnung derselben im Jahre 1872 stattfinden kann.

Das dritte Geleise von Station nach Grube Dudweiler ist vollendet und dem Betriebe übergeben.

Auf Station Dillingen ist ein Rangir-Geleise von 108,11 Ruthen Länge hergestellt, auf Station Louisenthal eine Geleise-Erweiterung von 262 Ruthen Länge ausgeführt, auf Station Conz ist am südlichen Ende eine Weichenstraße von 76 Ruthen Länge errichtet und auf Station Trier das Geleise um 334 Ruthen Länge erweitert. Auf der Grubenstation Dechen sind 52 lfde. Ruthen Geleise durch Anlage eines todten Stranges hinzutreten. Auf Station Friedrichsthal wurde das Geleise um 44 lfde. Ruthen erweitert und daselbst eine Ueberholungs-Kreuzung hergestellt, auf Grubenstation Altenwald eine Kreuzung eingelegt und auf Station Brebach die Anlage eines 5ten Geleises ausgeführt.

Familienhäuser wurden gebaut: 1 Bahnmeister-Wohnung, 5 einfache und 3 doppelte Wärterhäuser, sowie 6 doppelte Weichensteller-Gebäude.

Ferner kamen zur Ausführung: ein Empfangs-Gebäude auf dem Bahnhofe Hanweiler mit 2 187 □Fuß Fläche und ein Gebäude auf dem Bahnhofe Trier zum Füllen der Wärmflaschen. Auf letzterem Bahnhofe wurde überdies die Hälfte des Wagenschuppens zu einer Lokomotiv-Werkstätte eingerichtet.

IV. **Industrielle Anlagen.** Der durchschnittliche Stand der Werkstätten-Arbeiter bezifferte sich auf 470 Mann, welche 131 275 Thlr. an Lohn verdienten, was pro Mann und Tag bei 300 Arbeitstagen 27,93 Sgr. beträgt.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 11 Lokomotiven, 6 Personenwagen II. Klasse, 8 dergl. Wagen III. Klasse, 6 dergl. Wagen IV. Klasse, 4 Post-, 6 Gepäck-, 45 bedeckte Güterwagen, 14 Kohlen- u. 15 Coakswagen vermehrt.

Von den im Jahre 1853 beschafften 400 Kohlenwagen wurden in den Jahren 1869 bis 1871 . . 196 Stück als unbrauchbar ausrangirt.

VI. **Betrieb.** Nachdem die Saarbrücker Bahn in der ersten Hälfte des Jahres 1871 in Folge des Deutsch-Französischen Krieges als Hauptverbindungsbahn zwischen dem Vaterlande und den von Deutschen Heeren besetzten Französischen Territorien die Beförderung der Militair-Transporte, der Militair-Güter und der bedeutenden Proviant-Transporte nach Frankreich, sowie nach dem Friedensschluß den Rücktransport der siegreichen Truppen und in umgekehrter Richtung die Fortschaffung der Gefangenen zur Aufgabe hatte und hierdurch vielfache Stockungen in dem übrigen Verkehre eintraten, so zeigte sich nach dem definitiven Friedensschluß in der zweiten Hälfte des Jahres und nach dem Wegfall der Zollschranke gegen das neue Reichsland eine um so mächtigere Verkehrs-Entwickelung, als der Wettkampf der nunmehr auf den Deutschen Markt angewiesenen Elsaß-Lothringischen Industrie mit der einheimischen den Absatz und Bezug von Fabrikaten und Rohstoffen verschiedener Art in ungewohnter Weise steigerte.

VII. **Personen-Verkehr.** Im Jahre 1871 sind zwar 162 023 Personen weniger befördert als im Jahre 1870, dagegen aber 14 966 Thlr. Mehr-Einnahmen erzielt. Letzterer Betrag resultirt aus der bedeutenden Mehrbeförderung von Personen in den 3 ersten Wagenklassen. An der Gesammt-Beförderung pro 1871 participiren 472 496 Militair-Personen mit einem Ertrage von 101 937 Thlr. gegen 624 835 Militair-Personen und einer Einnahme von 140 332 Thlr. im Vorjahre. Hiernach ergiebt sich pro 1871 ein Minus von 152 339 Militair-Personen und eine Minder-Einnahme von 38 395 Thlr.

VIII. Im **Güter-Verkehre** wurden 8 608 920 Ctr. mehr befördert und 185 000 Thlr. mehr eingenommen als im Vorjahre. Im Jahre 1871 sind 44 884 177 Ctr. Kohlen befördert und dafür 754 940 Thlr. eingenommen, während im Vorjahre das taxpflichtige Gewicht 38 943 213 Ctr. und die Einnahme 677 945 Thlr. betrug. Die Frequenz des taxpflichtigen Kohlenverkehrs hat sich demnach gegen das Vorjahr um 5 940 964 Ctr. und die Einnahme um 76 995 Thlr. vermehrt.

IX. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) bestehen noch: ein am 1. Januar 1870 gebildeter Unterstützungs- und Pensionsfonds für Werkstätten-Arbeiter, welcher ult. 1871 mit einem Bestande von 21 288 Thlr. abschloß und ein Krankenfonds für die Arbeiter und Betriebs-Beamten mit einem Bestande von 38 589 Thlr. ult. 1871.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befinden sich 3 Hülfsarbeiter.

13. Doppelgeleisig ist das Fahrgeleise der Hauptbahn von der Bayerischen Grenze bei Bexbach bis zur Deutsch-Lothringischen Grenze. Außerdem liegen noch zwischen St. Johann und Burbach 332 Ruthen drittes Geleise.

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:
am 15. Oktober 1850 ein Theil und am 16. November 1852 die ganze Strecke Bexbach-Forbach (Saarbrücker E.),
am 16. Dezember 1858 Saarbrücken-Merzig,
„ 26. Mai 1860 Merzig-Trier,
am 29. August 1861 Conz-Wasserbillig und
„ 1. Juni 1870 Saarbrücken-Saargemünd.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

85 u. 86. Die Herstellungskosten der Hafenzweigbahn St. Johann-Saarbrücken-Malstatt sind bei der Kanalisirung der Saar zur Verrechnung gekommen, weshalb den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86 . . 20,904 Meilen = 157,45 Kilometer zu Grunde liegen.

173. Diese 11 Ctr. Postgüter sind auf der kurzen Strecke von Saarbrücken nach Saargemünd befördert worden. Die auf den übrigen Strecken beförderten Postgüter werden nicht notirt.

189b. Dies sind die von den in Kol. 181a aufgeführten 4541 Equipagen zurückgelegten Centnermeilen. Die von den Eisenbahn-Fahrzeugen zurückgelegten Centnermeilen werden nicht notirt.

224 u. 268. Hier sind die „Soll-Einnahmen" beziehungsweise die „Soll-Ausgaben" aufgeführt. Die „Ist"-Einnahmen und Ausgaben sind weit geringer, da bedeutende Summen im Reste verblieben sind.

234. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

281 ꝛc. u. 285 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten.

Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, dann würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	4 798	Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	800	„
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 287a)	195 140	„
	„ Betriebsmittel (Kol. 287b)	94 352	„

289. Im Jahre 1871 betrug die Betriebs-Bahnlänge 21,93 Meilen, der mittlere Jahres-Durchschnitt im Vorjahre dagegen 20,89 Meilen, mithin pro 1871 mehr 1,04 Meilen.

13. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 188 näher bezeichneten Linien von zusammen . . 52,47 Meilen. Hiervon ab die der Verwaltung der Hessischen Nordbahn pachtweise (gegen Zahlung von 50 Proc.

zu übertragen 52,47 Meilen.

übertragen 52,47 Meilen

der Brutto-Einnahme) überlassene Strecke von der Grenze zwischen Westfalen und Hessen bei Haueda bis Warburg mit . . . . 0,61 „

verbleiben im eigenen Betriebe 51,86 Meilen.

Ueber die Betriebsleitung der Braunschweigischen Strecke von der Grenze bei Höxter bis Holzminden von 0,29 Meilen ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 enthalten.

II. **Bahn-Anlagen.** a) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Emden ist zwischen dem Nebengebäude und dem Wagenschuppen die Anlage einer Cisterne zum Ansammeln des Regenwassers in Angriff genommen und ein Geleise um 75 Ruthen verlängert. Auf dem Bahnhofe Leer wurde der Bau eines provisorischen Güterschuppens hergestellt. Vor demselben ist die Geleisbrücke erneuert und mit 2 Geleisen, einem Krahn und einem Ladegeleise versehen, auch ein neuer Dampfkrahn beschafft. Das Bahnmeister-Depot im Stationsgebäude zu Ihrhove ist zu einem Wartezimmer I. u. II. Klasse eingerichtet worden. Auf dem Bahnhofe Papenburg sind die Nebenleise um 51 Ruthen und auf Station Eluse um 96,6 Ruthen verlängert worden. Auf dem Bahnhofe Lingen ist der Bau eines zweiten Wagen-Reparaturschuppens in Angriff genommen und nahezu vollendet. Neben dem Bahnhofe Salzbergen ist ein Grundstück angekauft, um auf demselben 2 Dienstwohnungen zu erbauen, die Gebäude sind nahezu fertig gestellt. Ein Theil der Geleis-Anlagen auf dem Bahnhofe Rheine ist umgebaut, wobei 34 Ruthen Geleislänge hinzukamen. In Drensteinfurt ist ein gepflasteter Zufuhrweg zum Güterschuppen neu angelegt und ein Güterschuppen-Geleis von 55 Ruthen Länge erbaut. Zur provisorischen Verlängerung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Hamm ist ein Anbau aus Fachwerk hergestellt. Auf Bahnhof Soest wurde der im Bau begriffene Anbau des Stationsgebäudes, die westliche Viehrampe, die kleine Drehscheibe an derselben und der Umbau des westlichen Güterschuppens vollendet und in Betrieb genommen. Das alte Stationsgebäude auf Bahnhof Sassendorf wurde zur Dienstwohnung für einen Assistenten hergerichtet. Auf dem Bahnhofe Lippstadt wurde ein Beamten-Wohnhaus für einen Bahnmeister und einen Assistenten erbaut. Das auf dem Bahnhofe Salzkotten im Jahre 1870 erbaute Beamten-Wohnhaus ist im Inneren vollendet und in Benutzung genommen. Die Kohlenladebühne auf Bahnhof Paderborn ist um 2,4 Ruthen verlängert und unter derselben ein Keller hergestellt worden. Ferner ist der im Jahre 1870 begonnene Aus- und Umbau des Stationsgebäudes beendet, auch sind die Werkstatts-Erweiterungen vollendet. Auf den Bahnhöfen Altenbeken, Buke, Willebadessen und Bonenburg ist je ein Petroleumkeller erbaut. Außerdem ist auf dem Bahnhofe Altenbeken das Geleise um 15,86 Ruthen erweitert und in Bonenburg ein Ausziehgeleis von 119,5 Ruthen hergestellt. Auf den Bahnhöfen Warburg, Driburg und Brakel ist ebenfalls je ein Petroleum-Keller angelegt, auch sind die in Angriff genommenen Arbeiten zur Erweiterung des Bahnhofes Warburg vollendet. Auf dem Bahnhofe Höxter hat eine Geleis-Erweiterung von 39,03 Ruthen Länge stattgefunden.

b) **Bauten auf der Strecke.** Die abgängige aus Fachwerk erbaute Wärterbude Nr. 151 ist durch eine massive Bude ersetzt. Für die Bahnwärterposten Nr. 255 u. 256 ist eine Doppelwohnung angekauft worden. Für den Wärter in Bude Nr. 204 ist ein neues Wohnhaus erbaut. Auf der Strecke von Hamm bis Paderborn wurde der Bau von 21 Bahnwärter-Wohnhäusern in Angriff genommen und größtentheils vollendet. Auf den Strecken Paderborn-Warburg und Altenbeken-Holzminden wurde je ein neues Wärterhaus erbaut.

c) **Telegraphen.** Sämmtliche optische Signalmaste der Strecke Rheine-Emden sind mit Blendvorrichtungen versehen. Im Laufe des Jahres 1871 wurden 20 neue Schreibtelegraphen beschafft; zwischen mehreren Stationen wurden Zwischenstationen durch Aufstellung von Blocksignal-Apparaten errichtet.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 wurden neu beschafft: 4 Güterzugs-Lokomotiven, 6 Personenwagen I., II. u. III. Klasse, 6 Personenwagen III. Klasse, 10 Gepäckwagen, 60 bedeckte und 165 offene Güterwagen.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Eine Vermehrung der größeren Eisenbahn-Verbände hat im Jahre 1871 nicht stattgefunden. Der Westfälische Eisenbahn-Verband zerfällt seit Einführung des neuen Tarifs vom 15. November 1871 in zwei Theile:

a) in den Westfälischen Eisenbahn-Verband unter Betheiligung der Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen, Hannoverschen und Oldenburgischen Bahnen; derselbe vermittelt die Beförderung der Güter
   1) zwischen den Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn via Hamm, via Münster und via Rheine nach und von den Stationen der Westfälischen Bahnstrecke Drensteinfurt-Emden,
   2) zwischen den Stationen der Hannoverschen Bahn via Rheine und den Stationen der Westfälischen Bahnstrecke Warburg resp. Holzminden-Emsdetten und
   3) zwischen den Stationen der Oldenburgischen Bahn und den sämmtlichen Stationen der Westfälischen Bahn;

b) in den Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn und den Stationen der Westfälischen Bahnstrecke Soest-Warburg resp. Holzminden via Hamm.

Außerdem sind neu eingeführt:

a) der Köln-Mindener Kohlenverkehr nach den Stationen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und

b) der Verkehr zwischen Arnheim und den Magdeburg-Halberstädter Stationen via Lehrte-Stendal.

V. **Personen-Verkehr.** In den Schnell- und Courierzügen sind zu erhöhten Preisen gefahren: 3873 Personen in der I. Klasse, 38 245 Personen in der II. Klasse und 58 991 Personen in der III. Klasse, zusammen 101 109 Personen, davon 44 501 im Lokal-Verkehre. Auf Rundreise-Billets wurden 7 Personen in der I. Klasse, 491 Personen in der II. Klasse und 442 Personen in der III. Klasse mit einem Ertrage von 1357 Thlr. 19 Sgr. 5 Pf. befördert. An Retourbillets wurden verausgabt: 911 Stück I. Klasse, 29 333 Stück II. Klasse u. 181 999 Stück III. Klasse, zusammen 212 243 Stück, so daß, auf je ein Billet 2 Personen gerechnet, im Ganzen 424 486 Reisende (davon 411 690 im Lokal-Verkehre) gefahren sind.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse bestehen noch zwei Krankenkassen, die eine für gering besoldete Beamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familien, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp.

Lohne bemessene Beiträge, sowie ärztliche Behandlung und freie oder billiger gestellte Arznei zu gewähren. Diese Kassen hatten ultimo 1871 einen Bestand von 12 833 Thlrn.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Soest bis zur Braunschweigischen Grenze bei Holzminden.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Westfälischen Eisenbahn sind in den Jahrgängen 1866 und 1868 der Statistik S. 154 resp. 170 speziell angegeben.

76. Dies sind die Kosten des Ankaufs der früheren Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Grenze bei Warburg bis Hamm).

182a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 20 202 Luxus- und Militär-Pferde und 2886 Koppelpferde.

183b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

219a. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einnahmen für die beförderten Luxus- und Militär-Pferde (siehe Erläuterung zu Kol. 182a), wogegen die Einnahmen für die beförderten Koppel-Pferde in Kol. 219b mitenthalten sind.

234. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungs-Kosten der Wärter-Lokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale enthalten.

264. Ebenso hierin 6 228 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.

281 ꝛc. und 285 ꝛc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten.

Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds eventuell zu bestreiten gewesen wären, sind in den Kol. 228 und 230—232 enthalten, und zwar 171 426 Thlr. in Kol. 228, 33 782 Thlr. in Kol. 230, 7152 Thlr. in Kol. 231 und 21 597 Thlr. in Kol. 232.

14. Königl. Sächsische Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen stehen sämmtlich unter der Verwaltung der „Königl. General-Direktion der Staats-Eisenbahnen" zu Dresden.

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Gößnitz-Geraer, Greiz-Brunner und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus:

1) der Sächsisch-Bayerischen Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Crimmitzschau, Werdau, Neumark, Brunn, Reichenbach, Herlasgrün, Plauen, Mehltheuer und Reuth nach Hof, mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau und der 0,6 Meilen langen Verbindungsbahn in Leipzig, zus. . . . 22,48 Meilen,

2) der Obererzgebirgischen Linie von Werdau über Zwickau, Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus. . . . 6,10 „

3) der Niedererzgebirgischen Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von 8,79 „
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . 8,06 „

4) der Linie von Chemnitz nach Annaberg von . . . 7,36 „

5) „ Voigtländischen Linie von Herlasgrün über Treuen, Lengenfeld, Auerbach, Falkenstein, Oelsnitz, Adorf, Elster, Voitersreuth und Franzensbad nach Eger von . . . 13,32 „

6) der Flöha- (Chemnitz-) Freiberger Linie mit der Abzweigung von Niederwiesa nach Hainichen von . . . 5,94 „

7) der Dresden-Freiberger Linie mit den Abzweigungen nach dem Elbefluß und den Kohlenschächten des Planenschen Grundes von . . . 8,32 „
(von den Abzweigungen werden 2,22 Meilen ausschließlich für den Güterverkehr benutzt.)

8) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach (einschließlich der Dresdener Verbindungsbahn) von . . . 7,20 „

9) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preußischen Grenze bei Reichenbach von . . . 11,60 „

10) der Zittau-Warnsdorfer Linie, von welcher die Strecke Groß-Schönau-Warnsdorf am 15. August 1872 eröffnet wurde . . . 2,00 „
(von dieser Linie liegen 0,72 Meilen — von Zittau bis Scheibe — auf dem Bahnkörper der Löbau-Zittauer Eisenbahn)

11) der Löbau-Zittauer Linie von . . . 4,31 „
(welche für den Kaufpreis von 2 649 699 Thlr. von der Staatsregierung erworben und am 1. Januar 1871 übernommen worden ist.)

12) der am 1. Oktober 1871 eröffneten Radeberg-Kamenzer Linie von . . . 3,30 „

zusammen 109,08 Meilen.

Außerdem sind gepachtet:

a) die von Lugau nach Wüstenbrand führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft erbaute und von der Staats-Eisenbahn-Verwaltung vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene sogenannte Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn von . . . 1,62 „

b) die von Borna nach Kieritzsch führende, auf Kosten der Stadtgemeinde Borna erbaute Eisenbahn von . . . 0,92 „

c) die zur Sächsisch-Bayerischen Linie (siehe ad 1) gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Landesgrenze bis Hof, welche Eigenthum der Königl. Bayerischen Staatsregierung ist, von . 1,53 „

zu übertragen 113,15 Meilen.

übertragen 113,15 Meilen,

d) die zur Sächsisch-Böhmischen Linie (siehe ad 8) gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach, welche Eigenthum der Kaiserl. Königl. Oesterreichischen Staats-Regierung ist, von . . . . 1,47 „

e) die zur Sächsisch-Schlesischen Linie (siehe ad 9) gehörige Strecke von der Sächsisch-Preußischen Landesgrenze bis Görlitz, welche Eigenthum der Königl. Preußischen Staats-Regierung ist, von . . . . 1,96 „

Die Gesammt-Betriebslänge beträgt mithin . . . . 116,58 Meilen
und der mittlere Jahresdurchschnitt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Groß-Schönau-Warnsdorf (siehe ad 10) und Radeberg-Kamenz (siehe ad 12) . . . . 113,96 Meilen.

Die Borna-Kieritzscher Eisenbahn (ad b aufgeführt) ist zwar am 1. Oktober 1870 in das Eigenthum des Staates übergegangen, es sind jedoch die Kosten der Erwerbung dem Baufonds der in der Ausführung begriffenen Chemnitz-Leipziger Bahn entnommen, welchem zur Zeit noch die früher an die Stadtgemeinde Borna entrichtete Pacht zufließt.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gezählte Verbindungsbahn in Dresden (0,7 Meilen) verbindet diese Linie mit dem Güterbahnhofe, dem Kohlenbahnhofe (Bahnhof der ehemaligen Albertsbahn), sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Staats- und der Leipzig-Dresdener Privatbahn.

IV. **Bahn-Anlagen.** Die im Jahre 1869 begonnene Erweiterung des Central-Güterbahnhofes in Altstadt-Dresden wurde in der Hauptsache und bis auf die neu herzustellenden Lokomotiv-Remisen mit Zubehör vollendet. In Pirna wurde die am südlichen Ende des Bahnhofes befindliche Wippbrücke entfernt und durch eine feststehende eiserne Brücke ersetzt. Mit dem Umbau und der Erweiterung des für die Güter-Abfertigung bestimmten Theiles des Bahnhofes in Neustadt-Dresden wurde im Laufe des Jahres 1871 begonnen, namentlich wurden daselbst die Güterschuppen vergrößert, ein neues Lokomotiv-Heizgebäude nebst Kohlenschuppen, Wasserstation und Beamten-Wohnhaus erbaut und mit Errichtung von Werkstatts-Gebäuden für Lokomotiv- und Wagen-Reparaturen begonnen, auch an der sogenannten Marienbrücke ein Wasserdruckwerk mit Dampfmaschine und Wasserleitung zur Zuführung des Lokomotiv-Speisewassers aufgestellt und in Betrieb gesetzt.

An der Einmündung der Hänichen'er Kohlenzweigbahn bei Potschappel wurde eine Verladestelle für Steinkohlen nebst zugehörigen Geleis-Anlagen u. s. w. errichtet.

Auf dem Produkten-Bahnhofe bei Pirna, sowie auf den Bahnhöfen Krippen, Radeberg, Herrnhut, Döbeln, Hohenstein, Wilkau, Schwarzenberg, Mehltheuer, Schönberg, Mügeln und auf dem Kohlenbahnhofe in Altstadt-Dresden wurden die Geleis-Anlagen vermehrt.

Der bereits im Jahre 1869 begonnene Erweiterungs- und Umbau des Bahnhofes Chemnitz wurde fortgesetzt, das neue Administrations-Gebäude mit Warteräumen und Einsteige-Perrons kam zur Vollendung und wurde dem Betriebe übergeben, ebenso ein Postverwaltungs-Gebäude, ein neues Anheizgebäude für Lokomotiven, ein Kohlenschuppen, eine Wasserstation und ein Magazin-Gebäude mit Beamten-Wohnungen. Die Erweiterungs-Arbeiten auf dem Bahnhofe Zwickau wurden fortgesetzt, der Güterschuppen vergrößert, ein zweiter Güterschuppen mit Ladeperron, zwei neue Lokomotiv-Anheizgebäude mit Drehscheibe, ein Kohlenschuppen mit Wasserstation und ein Beamten-Wohngebäude, sowie eine zweite Filial-Telegraphen-Station für den Bahnhofsdienst errichtet. Die Haltestelle bei Cainsdorf wurde nach der Muldenbrücke daselbst verlegt.

Der Bahnhof Leipzig erhielt ebenfalls vermehrte Geleis-Anlagen, daselbst wurden ferner die Güterschuppen vergrößert, ein neues Gebäude für die Güter-Expeditions- und Steuer-Lokalitäten erbaut. Auf Bahnhof Crimmitzschau kamen ein neuer Güterschuppen und eine neue Bahnhofsstraße für den Güterverkehr zur Vollendung. Die Verbindungscurve bei Werdau wurde zur Aufnahme für zwei Schienengeleise verbreitert und daselbst eine neue Signalisirung der sich dort in der Richtung nach Reichenbach kreuzenden Züge von Werdau und Zwickau hergestellt.

Die Betriebs-Telegraphen-Station auf dem Bahnhofe in Altstadt-Dresden wurde durch eine besondere Leitung mit dem Staats-Telegraphen-Büreau daselbst verbunden.

Die im Jahre 1869 begonnene Einrichtung der neuen Signalisirung mit Läutewerken, Semaphoren, Sperr- und Vorsichtssignalen ist auf sämmtlichen Staats-Eisenbahn-Linien zur Einführung gelangt.

V. **Betrieb.** Bei der Beförderung von Truppen und den damit zusammenhängenden Transporten von Kriegsmaterial ꝛc. leisteten die Transportmittel auf den Staatsbahnen bis zum Schlusse des Jahres 1871: die Personenwagen 391 630 Achsmeilen, die Güterwagen 3 515 756 Achsmeilen, zusammen 3 907 386 Achsmeilen und zwar:

zwischen Dresden und Görlitz in beladenen Zügen 907 170 Achsm., in Leerzügen 290 239 Achsm.; zwischen Leipzig und Hof in beladenen Zügen 1 745 381 Achsm., in Leerzügen 937 862 Achsm.; zwischen Riesa und Zwickau in beladenen Zügen 7739 Achsm., in Leerzügen 2239 Achsm.; zwischen Dresden und Chemnitz in beladenen Zügen 6859 Achsm., in Leerzügen 1021 Achsm.; zwischen Dresden und Bodenbach in beladenen Zügen 2713 Achsm., in Leerzügen 2713 Achsm.; zwischen Löbau und Zittau in beladenen Zügen 1749 Achsm., in Leerzügen 1701 Achsmeilen.

Die in der Rechnung für Militair-Transporte eingestellten Einnahmen entsprechen den vorstehenden Leistungen nicht, da die Abrechnungen einen anderen Zeitraum, als diese Leistungen umfassen.

VI. **Erneuerungsfonds.** Für die sämmtlichen Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen besteht, wie aus den Mittheilungen in den früheren Berichten hervorgeht, ein Erneuerungsfonds.

Die Einlagen in diesen Fonds werden nach 10 Procent von der Gesammt-Betriebs-Brutto-Einnahme berechnet, es treten hierzu noch die Erlöse aus verwertheten alten Oberbau-Materialien an Schienen, Eisenzeug und Schwellen, aus verwerthetem Material abgängig gewordener Transportmittel, desgleichen der Erlös aus der Verwerthung der letzteren selbst, wenn sie wegen Untauglichkeit außer Betrieb kommen, im Ganzen verkauft, aber aus dem Erneuerungsfonds ersetzt werden.

Aus diesem Fonds wird bestritten der Aufwand für Ersatzleistung a) bei den **Transportmitteln**: von ganzen vollständigen Transportmitteln, von Oberkasten der Wagen und Tender, von einzelnen Rädern und Achsen;

b) bei dem **Oberbau**: von Schienen, Laschen, Laschenschrauben, Platten, Nägeln, ganzen Weichen, einzelnen Kreuzungsstücken, Façetten und Zungen, sowie von Schwellen, Schienenstühlchen, Steinwürfeln, Dübeln, Schließen, Vorschlagpfählen und Vorsatzsteinen.

Die Verwaltung des Erneuerungsfonds erfolgt bei einer Kasse des Königl. Sächsischen Finanz-Ministeriums.

VII. Ueber die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** ist das Nähere in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 191 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der General-Direktion ist ein außerordentlicher Beisitzer, welcher nur zu gewissen Handlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlr. erhält.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Leipzig-Werdau-Hof mit der Zweigbahn von Werdau nach Zwickau, Görlitz-Dresden-Chemnitz-Zwickau, Bodenbach-Dresden, Riesa-Chemnitz, Zwickau-Cainsdorf (auf der Linie Zwickau-Schwarzenberg) und Bergen-Lottengrün (auf der Linie Herlasgrün-Eger).

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in den Jahrgängen 1869 und 1870 der Statistik S. 191 bez. 156, sowie ad II dieses Berichts speziell angegeben.

85. u. 86. Die hier aufgeführten 74 479 430 Thlr. repräsentiren die Herstellungskosten für das im Staats-Eigenthume befindliche Bahnnetz. Dieselben vertheilen sich, wie folgt. Es kommen auf die

Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972 Thlr.	Sächsisch-Böhmische Linie	6 919 091 Thlr.
Obererzgebirgische "	3 043 056 "	Sächsisch-Schlesische "	7 167 987 "
Niedererzgebirgische "	12 898 290 "	Zittau-Warnsdorfer "	601 006* "
Voigtländische "	6 440 137 "	Dresden-Tharandter "	2 678 506 "
Chemnitz-Annaberger "	4 038 452 "	Löbau-Zittauer "	2 829 856 "
Tharandt-Freiberger "	3 145 952 "	Radeberg-Kamenzer "	1 746 791 "
Freiberg-Chemnitzer "	5 914 334 "		

Für die früher im Eigenthume einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn (der Niedererzgebirgischen Linie) waren vor der Baubeendigung 7 268 407 Thlr. verausgabt, während der Staat nur 5 489 211 Thlr. für die Erwerbung, Vollendung und die nöthige Ausrüstung dieser Bahn verwendet hat, so daß das Gesammt-Anlage-Kapital der Niedererzgebirgischen Linie nur 11 119 094 Thlr. beträgt. Ebenso waren für die Löbau-Zittauer Bahn 2 829 856 Thlr. verwendet, während der Staat nur 2 649 699 Thlr. für deren Erwerbung ausgegeben hat.

Dagegen erforderte die Erwerbung der Dresden-Tharandter Linie die Summe von 3 062 720 Thlr. Mit Rücksicht hierauf beträgt das vom Staate verwendete Anlage-Kapital (excl. der in Kol. 90a u. b aufgeführten Summen) nur 72 904 292 Thlr. = 668 356 Thlr. pro Meile beziehungsweise 88 735 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

Da die Strecken Groß-Schönau-Warnsdorf und Radeberg-Kamenz nicht ein volles Jahr im Betriebe standen, so würde das Anlage-Kapital derselben, auf deren Betriebszeit reducirt, betragen haben: für die Strecke Zittau-Gr. Schönau-Warnsdorf 544 286 Thlr. und für die Strecke Radeberg-Kamenz 436 698 Thlr., für sämmtliche Bahnen also 71 537 478 Thlr.

Außerdem sind aus dem Betriebsfonds bis zum Schlusse des Jahres 1871 (siehe Kol. 90a und b) 2 966 078 Thlr. für Vermehrung der Transportmittel und für Vervollständigung der Bahn-Anlagen, sowie 1 150 000 Thlr. für Vermehrung der Transportmittel aus der Staatskasse verwendet worden.

Hiernach beträgt die Summe des Anlage-Kapitals für das Jahr 1871, nach welchem die Verzinsung durch den Ueberschuß (Kol. 272c) berechnet ist, 71 537 478 + 2 966 078 + 1 150 000 = 75 653 556 Thaler.

91d, 104a, 111c, 115a u. 119a. Unter den hier aufgeführten Transportmitteln befinden sich als der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Gesellschaft gehörig 2 Tender-Lokomotiven mit 29 000 Thlr. Anschaffungskosten, sowie 186 vierrädrige offene Güterwagen mit 372 Achsen (= 630 Ladungs-Achsen), 31 500 Ctr. Ladungsfähigkeit und 127 204 Thlr. Anschaffungskosten.

92, 97b, 99a, 103b, 105b, 112, 115b, 116b, 118b und 119b. Die unter der Verwaltung der General-Direktion der Staats-Eisenbahnen zu Dresden stehende, 4,61 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen Staats-Eisenbahnen ausgeführt, weshalb diesen Durchschnitts-Berechnungen 113,96 + 4,61 = 118,57 Meilen = 893,07 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

105a. Unter den hier aufgeführten 20 849 Güterwagen-Achsen befinden sich 9 112 mit doppelter Tragfähigkeit. Hiernach beträgt die auf einfache Achsen, sogenannte Ladungs-Achsen, reducirte Achsenzahl 29 961.

106, 107, 108, 120 u. 121. Die Arbeitswagen und Draisinen ꝛc. werden nicht mehr unter dem Transportmittel-Bestande, sondern unter „Geräthschaften" geführt.

126. Im Jahre 1871 wurden abgelassen:

auf der Linie	Courier- und Schnellzüge.	Personenzüge.	Militairzüge.	Gemischte u. Güterzüge.	Material- und Arbeitszüge.
Leipzig-Werdau-Hof	1268	3285	899	—	—
Leipzig-Werdau-Zwickau	—	—	—	7285	159
Zwickau-Werdau-Hof	—	—	—	7872	61
Zwickau-Werdau	—	1095	—	365	—
Borna-Kieritzsch-Leipzig	—	4380	—	—	—
Leipzig-Chemnitz	—	1060	—	—	—

auf der Linie	Courier- und Schnellzüge.	Personenzüge.	Militairzüge.	Gemischte u. Güterzüge.	Material- und Arbeitszüge.
Chemnitz-Gößnitz	—	200	—	200	—
Glauchau-Gößnitz	—	2555	—	1881	35
Riesa-Chemnitz	—	3650	—	—	—
Chemnitz-Reichenbach	1060	3658	—	—	—
Riesa-Zwickau	—	—	16	4032	136
Reichenbach-Eger	730	2424	—	3052	48
Werdau-Zwickau-Schwarzenberg	—	2920	—	1984	32
Schlema-Schneeberg	—	6570	—	209	—
Chemnitz-Annaberg	—	3280	—	1856	29
Chemnitz-Lugau	—	—	—	1460	—
Chemnitz-Hainichen	—	—	—	3650	53
Dresden-Chemnitz	732	5802	14	4114	184
Bodenbach-Dresden	29	4306	14	3543	369
Görlitz-Dresden	732	3977	642	5123	267
Dresden-Radeberg-Kamenz	—	—	—	920	—
Löbau-Zittau	—	3650	6	1901	11
Zittau-Warnsdorf	—	—	—	3650	3

143 u. 150. Bei den Berechnungen über die Ausnutzung der Personen- und Güterwagen sind die in Militairzügen geleisteten Achsmeilen außer Berücksichtigung geblieben, da unter den Transporten Kol. 167 u. 178 die in Militairzügen beförderten Personen und Gütercentner ebenfalls nicht mitenthalten sind.

146. Hierin sind 136 413 Achsmeilen enthalten, welche die Gepäckwagen im Postdienste zurückgelegt haben.

149 u. 150. Da die doppeltragfähigen Güterwagen-Achsen auch im Laufe doppelt gezählt werden, so ist den Berechnungen über die durchschnittlich von jeder Güterwagen-Achse zurückgelegte Meilenzahl, sowie über die durchschnittliche Belastung einer Achse und über die durchschnittliche Belastung nach Procenten der Ladungsfähigkeit, nicht die absolute Achsenzahl, sondern die auf einfache Achsen, sogenannte Ladungs-Achsen, reducirte Zahl (siehe Erläuterung zu Kol. 105) zu Grunde gelegt worden.

152. Unter diesen Achsmeilen sind diejenigen, welche die an die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen verliehenen Personen- und Güterwagen zurückgelegt haben, nicht mitenthalten, da über deren Leistungen Notizen nicht vorliegen.

154a. Hierunter befinden sich 391 630 Achsmeilen, welche die Wagen in außergewöhnlichen Militair-Transporten zurückgelegt haben.

156a. Ebenso hierunter 3 515 756 Achsmeilen.

161. Hierin sind 21 155 Thlr. Wagenmiethe für die den Elsaß-Lothringischen Bahnen geliehenen Personen- und Güterwagen, 9 562 Thlr. Zins für die zum Postdienst auf eigener Bahn verwendeten Gepäckwagen und 323 Thlr. Zins für auf eigener und fremden Bahnen von Privaten benutzte Personen- und Güterwagen enthalten.

167 u. 178. Außer den hier aufgeführten Personen und Gütern sind noch Civil- und Militair-Personen, Militair-Effecten, Munition und Proviant ꝛc. in Extra- und Militairzügen befördert worden. Die Anzahl der in den Extra- und Militairzügen beförderten Personen und Gütercentner ist nicht notirt.

176. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

181c u. 182a. Außerdem sind noch Militair-Fahrzeuge und Pferde befördert, deren Anzahl aber nicht notirt ist. (siehe die Erläuterung zu Kol. 167 u. 178.)

183a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

205e. Hierin sind 3910 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

223. Dagegen repräsentiren die hier aufgeführten 711 651 Thlr. die Einnahmen für außergewöhnliche Militair-Transporte, von welchen 369 436 Thlr. auf den Personen-Verkehr (Kol. 210) und 342 215 Thlr. auf den Güter-Verkehr (Kol. 221) entfallen. (Siehe jedoch ad V. dieses Berichts.)

226. Die in vorstehender Erläuterung erwähnten Einnahmen für Militair-Transporte sind bei diesen Procentsätzen außer Berechnung gelassen.

228. Außerdem sind aus dem Erneuerungsfonds nach Abzug der Erlöse für altes unbrauchbares, wieder verwerthetes Material 1 133 072 Thlr. aufgewendet worden.

236. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

240. Mit Einschluß der in der Erläuterung zu Kol. 228 erwähnten 1 133 072 Thlr. würden die Ausgaben für die Bahnverwaltung 19 283 Thlr. pro Meile und 2560 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen haben.

243—246. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

250 u. 251. Außerdem sind aus dem Erneuerungsfonds nach Abzug der Erlöse für alte, wieder verwerthete Materialien 143 316 Thlr. für ganzen und theilweisen Ersatz von Transportmitteln aufgewendet worden.

258. Mit Einschluß der in der vorstehenden Erläuterung erwähnten 143 316 Thlr. berechnen sich die Ausgaben für die Transportverwaltung auf $4,_{02}$ Thlr. pro Nutzmeile und auf $1,_{33}$ Sgr. pro Achsmeile.

265. Von der hier aufgeführten Summe sind 1 216 939 Thlr. Einlagen in den Erneuerungsfonds und 16 543 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds.

266. Diese Durchschnitts-Summen beziehen sich nur auf die Ausgaben der allgemeinen Verwaltung.

270. Werden die aus dem Erneuerungsfonds verwendeten Summen (siehe die Erläuterungen zu den Kol. 228, 250 u. 251) den Ausgaben hinzugerechnet, dann betragen dieselben 33,82 Proc. für die Bahnverwaltung, 62,96 Proc. für die Transportverwaltung und 3,22 Proc. für die allgemeine Verwaltung.

357a. Hierunter befinden sich 543 Thlr. gezahlte Wartegelder.

357b. An dem hier aufgeführten Betrage haben 431 bei den Wittwen lebende Kinder Theil.

367a. Unter diesen Personen befinden sich 7, welche Wartegelder beziehen.

368. Hierunter befinden sich 65 Waisen.

15. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1870 bis ult. Juni 1871.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 157 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Juni 1871 folgende Linien:

1) Die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Zuffenhausen, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach, Aulendorf u. Ravensburg nach Friedrichshafen . . 36,54 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Bietigheim über Heilbronn und Jagstfeld nach Osterburken . . 10,45 „
   b) von Heilbronn über Hall und Crailsheim nach Goldshöfe . . . . 15,66 „
   c) von Crailsheim nach Mergentheim . . . . 7,80 „
   d) von Canstatt über Gmünd, Aalen, Wasseralfingen und Goldshöfe nach Nördlingen . . 15,20 „
   e) von Aalen nach Heidenheim . . . . 2,96 „
   f) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen, Rottenburg, Horb und Rottweil nach Villingen 19,95 „
   g) von Tübingen nach Hechingen . . . . 3,26 „
   h) von Rottweil nach Tuttlingen (3,64 Meilen) nebst der am 26. Juli 1870 eröffneten Fortsetzung nach Immendingen (1,38 Meilen), zusammen . . . . 5,02 „
   i) von Ulm über Blaubeuren, Ehingen u. Riedlingen nach Herbertingen . . . . . . 10,17 „
   k) von Herbertingen nach Mengen (0,79 Meilen) nebst der am 13. November 1870 eröffneten Fortsetzung nach Scheer (0,49 Meilen), zusammen . . . . 1,28 „
   l) von Herbertingen über Saulgau nach Waldsee (5,02 Meilen) nebst der am 15. September 1870 eröffneten Fortsetzung nach Kißlegg (2,67 Meilen), zusammen . . . . 7,69 „
   m) von Zuffenhausen über Ditzingen nach Weil der Stadt . . . . 3,35 „
   n) von Pforzheim nach Wildbad . . . . 3,06 „

zusammen 142,39 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Tuttlingen-Immendingen, Waldsee-Kißlegg und Mengen-Scheer beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 141,60 Meilen.

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,09 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,39 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Eisenbahn-Verwaltung verpachtet hat.

IV. **Bahn-Anlagen.** 1) Geleise. Im Jahre 1870/71 wurde ein auf Station Bretten von dem Fabrikanten Frank hergestelltes Geleise angekauft und verlängert. Eine Vermehrung der Geleise fand statt auf den Stationen Ludwigsburg, Uhingen und Ummendorf, neue Geleis-Anlagen wurden in Geislingen ausgeführt und in Besigheim ein Ausweiche-Geleise hergestellt. In Friedrichshafen wurden Abstell- und Hafendamm-Geleise, in Durlesbach Verlade-Geleise hergestellt und auf der Station Essingen die Nebengeleise erweitert.

2) An **Stationsbauten** von größerem Umfange kamen zur Ausführung: der Umbau des Bahnhofsgebäudes in Ludwigsburg, die Erweiterung der Stationsgebäude in Feuerbach und Rißtissen, die Verlängerung des Güterschuppens in Besigheim, Erbauung von Güterschuppen in Ummendorf und Mochenwangen, die Erbauung eines Dienstwohngebäudes in Amstetten, Errichtung von Kohlenstätten in Geislingen, die Einrichtung eines Lagerraumes im s. g. Zollschuppen in Ulm, Erweiterung des Verladeplatzes der Station Ravensburg, die Aufstellung je eines Hebekrahns auf den Stationen Schussenried und Roigheim, die Anlage einer Drehscheibe auf dem Bahnhofe Ellwangen, die Anlage neuer Weichen, Aufstellung einer Bodenwaage und Einrichtung der Gasbeleuchtung auf dem Bahnhofe Ludwigsburg, die Herstellung der Gasleitung und Einrichtung der Beleuchtung auf dem Bahnhofe Canstatt, sowie die Aufstellung von Bodenwaagen auf den Stationen Illingen, Uhingen, Süssen, Beimerstetten, Einsingen, Rißtissen, Schussenried, Meckenbeuren, Winterbach, Oberkochen, Unterkochen, Bempflingen, Niedernau, Bretzfeld, Willsbach und Neuenstein.

V. Die **Betriebsmittel** wurden um 3 Lokomotiven, 50 Personen-, 291 Güter- und Arbeitswagen vermehrt.

VI. **Betrieb.** Die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1870/71 sind auch auf den Betrieb der Württembergischen Eisenbahnen nicht ohne wesentlichen Einfluß geblieben.

Alsbald nach der Französischen Kriegs-Erklärung wurde auf der Hauptlinie Bruchsal-Friedrichshafen eine Anzahl Güterzüge sistirt und auf sämmtlichen Linien die Personenzüge in erheblichem Maaße reducirt, da zum Transport der Württembergischen und Bayerischen Militair-Divisionen ꝛc. Material und Personal nothwendig wurde.

Vom 28. Juli bis 9. August 1870 fand die Truppen-Beförderung auf der Linie Ulm-Bruchsal und Nördlingen-Jagstfeld statt, während welcher Zeit der Güterverkehr ganz eingestellt war und zwischen Ulm und Bruchsal täglich nur je 2 Personenzüge ausgeführt wurden. Vom 10. August an konnten wieder weitere eingestellt gewesene Personen- und Güterzüge ausgeführt werden.

Am 17. Oktober erschien ein provisorischer Winterfahrplan, der allerdings wegen des drohenden Kohlenmangels, der Abgabe von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, sowie von Dienstpersonal auf die occupirten Bahnen in Frankreich und Elsaß-Lothringen mit Zügen zwar nicht reichlich, aber doch für den Verkehr hinreichend ausgestattet war.

Vom Beginn des Krieges bis zum 30. Juni 1871 wurden auf den Württembergischen Bahnen und zwar hauptsächlich auf den Linien Ulm-Mühlacker-Bruchsal, Nördlingen-Mühlacker und Nördlingen-Jagstfeld außer einer sehr großen Anzahl kleinerer Transporte von Truppen, Verwundeten und Kranken, Personal der freiwilligen Krankenpflege, Armee-Material, Verpflegungs-Gegenständen und Gefangenen in den gewöhnlichen Zügen im Ganzen 640 Militair-Extrazüge und zwar: für Württembergisches Militair, Munition, Verwundete und Kranke 95 Züge, sowie 34 Sanitätszüge, für Preußisches Militair 2 Züge, für Badisches Militair 8 Züge, für Bayerisches Militair, Munition, Proviant und Kranke 394 Züge, für Deutsche und Französische Verwundete und Kranke 27 Züge und für Französische Gefangene 80 Züge ausgeführt und befördert, welche 11 544 Zugmeilen zurückgelegt haben.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die Beamten-Pensions- rc. Kasse sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 specielle Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1870/71 nicht eingetreten.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Von den in Folge der Eisenbahnbau-Gesetze vom 13. August 1865 und 16. März 1868 zu erbauenden Linien wurde die 5,7 Meilen lange Strecke von Weil der Stadt bis Nagold am 20. Juni 1872 und die 1,3 Meilen lange Strecke Kißlegg-Leutkirch am 1. September 1872 dem Betriebe übergeben. Im Bau begriffen waren die Strecken Nagold-Horb, Scheer-Sigmaringen, Calw-Pforzheim und die Fortsetzung der Hohenzollernschen Bahn von Hechingen über Balingen in der Richtung auf Ebingen. Projectirt war die Fortsetzung der Allgäubahn von Leutkirch nach Isny.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

13. Die Bahn ist doppelgeleisig auf den Strecken Mühlacker-Ulm (18,59 M.), Cannstatt-Fellbach (0,79 M.) u. Aalen-Goldshöfe (0,69 M.).

141b. u. 148b. Außer den von den Personen- und Güterwagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen wurden die Württembergischen Wagen während des Deutsch-Französischen Krieges auf Französischen Linien in großer Anzahl benutzt; die Anzahl der auf den letzterwähnten Linien zurückgelegten Achsmeilen kann jedoch nicht angegeben werden.

162—167. Auf den Württembergischen Bahnen besteht die Einrichtung, daß für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. u. III. Klasse einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben werden, nachdem solche zuvor mit einem Retourstempel versehen worden sind. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, ist nicht geführt, in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher, als die der ausgegebenen Billets, wie solche hier (in Kol. 162—167) aufgeführt sind.

166 u. 184e. Die Zahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen, sowie die von denselben zurückgelegten Personen-Meilen konnte nicht erhoben und berechnet werden, da bezüglich der auf der Bahn während des Krieges ausgeführten Truppen-, Verwundeten-, Kranken- und Gefangenen-Extrazüge die Zahl der darin Beförderten nicht immer angegeben war.

179a. Die tarifirten Betriebsdienst- und Baugüter (zus. 2 071 254 Ctr.) sind bereits in den Frachtgütern der ermäßigten Klasse enthalten.

200—204 u. 231. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

234. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn enthalten.

340b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1865 stattgefunden, die in den früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

16. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 158 und über die Verwaltung der dem Bergisch-Märkischen Unternehmen hinzugetretenen Hessischen Nordbahn der Jahrgang 1868 der Statistik S. 174 nähere Mittheilungen.

II. **Bahngebiet.** Dem in zwei Haupt-Abtheilungen, die eigentliche Bergisch-Märkische und die von Hagen nach Siegen

führende Ruhr-Sieg-Eisenbahn, zerfallenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen trat am 1. Oktober 1871 ein Theil der Vollmethal-Eisenbahn, nämlich die Strecke Hagen-Oberhagen, für den Güter-Verkehr und am 18. Dezember 1871 der zweiten Abschnitt der oberen Ruhrthalbahn, die Strecke Arnsberg-Meschede, für den Personen- und Güter-Verkehr hinzu.

Am Schlusse des Jahres 1871 waren folgende Linien in Betriebe:

1) die Bergisch-Märkische Bahn mit den Strecken:
von Aachen nach Obercassel, einschließlich der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach der Grube Kämpchen . . . . 11,72 Meilen
„ Märkisch Gladbach nach Homberg 5,59 „
„ „ „ „ Odenkirchen 1,00 „
„ Viersen nach Venlo (einschließlich des 0,40 Meilen langen Holländischen Abschnitts von der Preuß.-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo) 2,96 „
„ Neuß nach Düsseldorf, mit fester Rheinbrücke . . . . 1,00 „
„ Düsseldorf nach Dortmund . . 11,26 „
„ Dortmund nach Soest . . . 7,16 „
„ Hengstei nach Holzwickede (einschließlich der Verbindungsbahn bei Cabel) 2,61 „
„ Unna nach Hamm . . . . 2,34 „
„ Dortmund nach Duisburg . . 7,24 „
„ Witten nach Langendreer . . 0,70 „
„ Langendreer nach Laer . . . 0,41 „
„ Bochum nach Riemke und Herne 1,55 „
„ Steele nach Hattingen . . . 1,40 „
„ Dahlhausen nach Laer . . . 1,20 „
„ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde . . . . 0,58 „
die Rheinhauser Verbindungsbahn . 0,17 Meilen
von Mülheim a. d. Ruhr nach Oberhausen . . . . 0,69 „
„ Styrum nach Ruhrort . . . 1,37 „
„ Steele nach Vohwinkel . . . 4,47 „
„ Haan nach Mülheim a. Rhein 3,88 „
„ Ohligs-Wald nach Solingen . 0,77 „
„ Mülheim a. Rhein nach Bensberg 1,85 „
„ Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid . . . . . 2,32 „
„ Schwerte nach Meschede . . . 8,49 „
„ Letmathe nach Iserlohn . . . 0,73 „
„ Hagen nach Oberhagen . . . 0,32 „

2) die Ruhr-Sieg-Eisenbahn mit den Strecken:
von Hagen nach Siegen (14,10 M.) und von Herdecke bis Einhaus (0,29 M.), zusammen . . . . 14,39 „

3) die Hessische Nordbahn
von Warburg nach Gerstungen (einschließlich des der Westfälischen Staatsbahn gehörigen Abschnittes Warburg-Haueda (0,14 M.) und der mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlichen Strecke Kassel Guntershausen 1,44 M.) . . . . 17,58 „
und von Hümme nach Carlshafen . 2,34 „
zusammen 117,89 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt für die Bergisch-Märkische (excl. Hessische Nordbahn) und Ruhr-Sieg-Eisenbahn mit Rücksicht auf die erfolgte Betriebs-Eröffnung der oben ad II. genannten Strecken und da die Strecken von Kohlscheidt nach der Grube Kämpchen, von Langendreer nach Laer, von Dahlhausen nach Laer, von Bochum nach Riemke und Herne, von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde, von Herdecke bis Einhaus, die Rheinhauser Verbindungsbahn und die Verbindungsbahn bei Cabel, sowie die neue Strecke von Hagen bis Oberhagen lediglich dem Güterverkehre dienen, ... 90,56 Meilen im Personen- und 95,28 Meilen im Güter-Verkehre.

Außer den vorstehend aufgeführten 117,89 Meilen waren noch 19,33 Meilen Anschlußbahnen für industrielle Etablissements vorhanden und im Betriebe.

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahmen und Ausgaben.** Die auf die Bahnverwaltung (im engeren Sinne) entfallenden Kosten (für Bahnbewachung, Unterhaltung, Stations- und Telegraphendienst 2c.) werden für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn-Abtheilung getrennt verrechnet, dagegen werden die Kosten der gemeinschaftlichen Transportverwaltung nach dem Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen zur Vertheilung gebracht; die Kosten der ebenfalls gemeinschaftlichen allgemeinen Verwaltung werden nach dem Verhältniß der Bahnlänge repartirt. Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen werden vertheilt nach den durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und die gemeinschaftlichen Einnahmen aus dem Transportbetriebe nach dem für die Vertheilung der Kosten der Transport-Verwaltung bestehenden Maßstabe.

Für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden die Einnahmen getrennt gebucht und erhält hiervon die Bergisch-Märkische Eisenbahn 45 Proc. für die Verzinsung des Anlage-Kapitals und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 55 Proc. für die Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungs-Kosten.

IV. **Bahn-Anlagen.** 1) Geleise. Das zweite Geleise ist hergestellt auf den Strecken:
von Richterich bis Neuß . . . . 9,66 Meilen,
„ München-Gladbach bis Viersen 1,07 „
„ Uerdingen bis Homberg . . . 1,39 „
„ Neuß bis Düsseldorf . . . 0,95 „
„ Düsseldorf bis Hagen . . . 7,11 „
„ Hagen bis Dortmund . . . 3,89 „
„ Dortmund bis Soest . . . . 6,65 „
„ Hengstei bis Holzwickede . . . 2,34 „
„ Cabel bis Hohensyburg . . . 0,14 „
„ Schwerte bis Meschede . . . 0,66 „
„ Rittershausen bis Ronsdorf . 0,28 „
„ Hagen bis Oberhagen . . . 0,08 „
„ Vohwinkel bis Dornap und von Kupferdreh bis Ueberruhr . . 0,65 „
„ Haan bis Mülheim a. Rh. . 3,10 „
„ Mülheim a. Rh. bis B. Gladbach 0,07 Meilen,
„ Ohligs-Wald bis Solingen . . 0,04 „
„ Witten bis Mülheim a. d. Ruhr und Hochfeldbahn bei Duisburg 5,05 „
„ Styrum bis Ruhrort . . . 0,18 „
„ Hengstei bis Altena . . . . 3,19 „
„ Grevenbrück bis Creuzthal . . 3,32 „
auf den zwischen der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg-Eisenbahn gemeinschaftlichen Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Einhaus . . . 1,18 „
von Altmorschen bis Gerstungen . . 5,47 „
auf den Bahnhöfen der Hessischen Nordbahn 0,41 „
zusammen 56,79 Meilen.

(Die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,₈₅ Meilen) ist zwar doppelgeleisig, hier aber nicht zu berücksichtigen, weil für die Benutzung der Hessischen Nordbahn nur ein Geleise zu rechnen ist). Von den doppelgeleisigen 56,₇₉ Meilen wurde das zweite Geleise im Jahre 1871 fertig hergestellt auf den Strecken Haan-Ohligs-Wald, Leichlingen-Schlebusch, Kupferdreh-Ueberruhr, Witten-Langendreer, von Duisburg nach den Etablissements im Hochfelde und von Altmorschen nach Bebra.

Ende 1871 war dasselbe noch im Bau begriffen auf den Strecken Ohligs-Wald-Leichlingen, Aprath-Neviges, Schwerte-Arnsberg, Dortmund-Marten, Altena-Werdohl, Creuzthal-Siegen und Guntershausen-Melsungen.

2) **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Die bei Anlage des zweiten Geleises auf den oben genannten Bahnstrecken erforderliche Herstellung kleinerer Brücken und Durchlässe kam zur Ausführung.

Ferner wurden an der Als-Ueberführung zwischen Gladbach und Viersen ein Entwässerungs-Graben nebst Futtermauer hergestellt, die Ueberführung der Hittorf-Elberfelder Staatsstraße und der Opladen-Bourscheider Bezirks-Straße bei Opladen mit eisernen Ueberbauten versehen, die zwischen Ohligs-Wald und Solingen in Folge bedeutender Böschungs-Abrutschungen zerstörte Futtermauer hergestellt, vor dem Bahnhofe Dornap zur Trockenlegung des Dammes ein in Ziegelmauerwerk ausgeführter Kanal von größerer Weite angelegt und vor dem Bahnhofe Hörde eine Unterführung für die Hörder Hütten-Verbindungsbahn mit Eisen-Construction ausgeführt.

Als neue Anschluß-Anlagen für industrielle Etablissements gelangten zur Ausführung: 1299 lfde. Ruthen Geleise, 20 Weichen, 8 Drehscheiben und 2 Centesimalwaagen.

Zur Erweiterung bereits vorhandener Anschluß-Anlagen wurden hergestellt: 945 lfde. Ruthen Geleise, 14 Weichen, 1 Brückenwaage, 1 Centesimalwaage, 1 Schiebebühne; in Wegfall kamen drei Anschlüsse.

3) **Stationsbauten.** Außer zahlreichen kleineren Stationsbauten wurden folgende Bauten größeren Umfanges ausgeführt:

Bezeichnung der Bahnhöfe.	Stations- und Verwaltungs-Gebäude.	Güterschuppen.	Lokomotivschuppen.	Wasserstationen.	Wagenschuppen.	Werkstattsgebäude u. Wagenreparatur-Schuppen.	Familienhäuser und Dienstwohngebäude.	Wirthschaftsgebäude, Magazine ec.	Einfriedigungs-Mauern.	Entwässerungs-Kanäle.	Geleise.	Weichen.	Drehscheiben.	Kreuzungen.	Pflaster.	Brücken.	Wasserleitung.
	Anzahl.								Laufende Ruthen.			Anzahl.			Q.-Rth.	Anz.	lfde. Rthn.
Aachen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—	—	2	—	—	—	132
Wickrath	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	361	7	—	—	—	—	—
Märkisch-Gladbach	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	1253	—	2	—	—	—	—
Neuß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Viersen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Crefeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	522	—	5	—	—	—	—
Boisheim	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Homberg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Düsseldorf	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1275	28	1	—	—	—	—
Vohwinkel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1548	30	—	—	—	—	—
Kupferdreh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Elberfeld St.	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld D.	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rittershausen	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	336	13	—	—	—	2	—
Remscheid	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—
Schwelm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	275	—	—
Schwerte	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wetter	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Witten	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1052	11	—	—	—	—	—
Dortmund	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamm	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	319	—	4	—	—	—	—
Bochum	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dahlhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Duisburg	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haardt	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—
Herzogenrath u. Langenberg	—	—	—	—	—	—	je 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altena u. Rotenburg	—	—	—	—	—	—	—	je 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rönkhausen	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

4) **Telegraphen-Anlagen.** Auf den Bergisch-Märkischen linksrheinischen Bahnstrecken wurden 20 eiserne Glockenhäuser aufgestellt und ein akustisches Glockensignal durch Aufstellung eines Läutewerks angebracht. Auf den rechtsrheinischen Strecken wurde eine direkte Sprachleitung von Elberfeld bis Dortmund hergestellt, auf der Strecke von Riemke bis Herne, von der Zeche Königsgrube bis zur Zeche Pluto wurden Läute-Leitungen und von Dortmunderfeld bis zur Zeche Dorstfeld, sowie von Bochum bis zum Büreau des Bochumer Vereins Sprachleitungen angelegt. Auf der Hessischen Nordbahn wurden auf der Strecke Warburg-Kassel-Gerstungen eine dritte, auf der Zweigbahn Hümme-Carlshafen eine zweite Leitung gelegt und die sämmtlichen Stationen der erstgenannten Strecke mit Morsé-Apparaten

ausgerüstet. Die hölzernen Läutewerksbuden auf der Strecke Warburg-Kassel und Bebra-Gerstungen wurden durch eiserne Glockenbuden ersetzt. Auf der mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlichen Strecke Kassel-Guntershausen wurden 5 Morse-Apparate und 3 Blocksignal-Apparate aufgestellt.

V. **Industrielle Anlagen.** a) **Werkstätten.** Zur Ausführung von Lokomotiv- und Wagen-Reparaturen, Erbauung von Wagen 2c., sind eingerichtet: eine Central-Werkstätte zu Witten und Werkstätten zu Aachen, M. Gladbach, Crefeld, Homberg, Neuß, Mülheim a. Rhein, Düsseldorf, Langenberg, Elberfeld, Hagen, Steele, Duisburg, Ruhrort Hafen, Ruhrort Rhein, Oberhausen, Dortmund, Holzwickede, Hamm, Soest, Siegen, Arnsberg für die Bergisch-Märkischen Strecken, und in Kassel eine mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Werkstätte für die Hessische Nordbahn. In den Werkstätten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn wurden beschäftigt: 1524 Handwerker und 257 Handarbeiter, welche in Tagelohn 346 951 und in Accord 201 703 Tagewerke geleistet haben, wofür gezahlt wurden: an Lohn-Arbeiter 245 994 Thlr., an Accord-Arbeiter 258 429 Thlr. und durchschnittlich pro Tag: an Lohn 21,3 Sgr., in Accord 38,4 Sgr. In der Werkstätte der Hessischen Nordbahn wurden beschäftigt: 309 Arbeiter und an dieselben ein Lohn von 80 415 Thlr. oder pro Tag 25,6 Sgr. gezahlt.

b) **Gas-Anstalt in Witten.** Die Gas-Anstalt wurde am 21. November 1864 in Betrieb genommen. Das Anlage-Kapital derselben wird durch den Ueberschuß, welcher der den verschiedenen bei'm Consum des Gases betheiligten Verwaltungs-Ressorts in Rechnung zu stellende Gaspreis (1 Thlr. 15 Sgr. für 1000 Kubikfuß) gegen die Fabrikations-Kosten ergiebt, getilgt. Letztere berechnen sich pro 1000 Cubikfuß ohne Zinsen auf 26 Sgr. 6 Pf., einschließlich 5 Proc. Zinsen von dem Anlage-Kapitale auf 1 Thlr. 5 Sgr. 9 Pf. und von dem ult. 1870 verbliebenen Anlage-Kapitale auf 1 Thlr. — Sgr. 3 Pf.

c) **Imprägnir-Anstalt zu Saal.** In derselben wurden die sämmtlichen Bahnschwellen, Telegraphenstangen, Pfähle 2c. für die linksrheinischen und, soweit es der Umfang der Anstalt zuließ, auch für die rechtsrheinischen Strecken durch Kochen in Creosot imprägnirt. Das hierzu erforderliche Creosot wurde sämmtlich durch Destillation von Steinkohlentheer in der Anstalt selbst hergestellt. Die Betriebskosten betrugen:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
Anschaffungskosten der Betriebs-Materialien incl. der aus dem Vorjahre übernommenen Bestände		12 149 Thlr.	17 Sgr.	5 Pf.
Unterhaltung der Geräthe		409 „	7 „	11 „
Arbeitslohn		3 233 „	18 „	1 „
zusammen		15 792 Thlr.	13 Sgr.	5 Pf.
Die Einnahme für verkaufte Neben-Produkte betrug	2354 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf.			
Die auf das Jahr 1872 übernommenen Bestände haben einen Geldwerth von	6511 „ 4 „ — „	8 865 „	9 „	2 „
so daß die Imprägnirungskosten betragen		6 927 Thlr.	4 Sgr.	3 Pf.

Imprägnirt sind: 567 Telegraphenstangen = 2835 Kbfß., 31 953 Querschwellen = 95859 Kbfß., 2122 Weichenschwellen = 11 066,7 Kbfß., 1463 Pfähle und 1938 Pfosten = 5 327 Kbfß., 201 Bohlen zu Brückenbelägen 481 Kbfß., zusammen 115 568,7 Kbfß. Es berechnen sich hiernach die Imprägnirungs-Kosten für 1 Kbfß. Holz auf 1 Sgr. 9,6 Pf.

VI. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 sind den älteren Beständen hinzugetreten durch Neubeschaffung:

a) **Lokomotiven.** 73 Stück doppelt gekuppelte Lastzug-Maschinen, 14 Stück gekuppelte Tender-Maschinen für Personenzüge und 12 Stück gekuppelte Schnellzug-Maschinen.

(Wegen Unbrauchbarkeit sind ausrangirt und verkauft worden: 1 ungekuppelte Personenzug-Maschine, 1 gekuppelte Güterzug-Maschine, 2 gekuppelte Tender-Maschinen und bei der Hessischen Nordbahn 3 gekuppelte Rangir-Maschinen, sowie 1 gekuppelte Personenzug-Maschine.)

b) **Personenwagen.** Der Bestand an Personenwagen hat eine Veränderung nicht erfahren, dagegen haben sich in denselben durch das Einsetzen von Füllöfen in 77 Wagen III. u. IV. Klasse die Sitzplätze um 120 Plätze III. und 34 Plätze IV. Klasse vermindert.

c) **Gepäckwagen.** Für einen bei einem Unfall zertrümmerten Gepäckwagen ist ein bedeckter Güterwagen zum Gepäckwagen eingerichtet, so daß der Bestand dieser Wagen unverändert geblieben ist.

d) **Bedeckte Güterwagen.** Neu beschafft wurden: 53 vierrädrige bedeckte Viehwagen und 50 vierrädrige Güterwagen mit beweglichen Deckelklappen à 200 Centner Ladefähigkeit.

(Abgängig wurden 7 Bügelwagen à 100 Centner und 1 bedeckter Güterwagen à 135 Centner Ladefähigkeit, letzterer ist zum Packwagen eingerichtet.)

e) **Offene Güterwagen.** Neu beschafft wurden: 1 745 vierrädrige à 200 Ctr. Ladefähigkeit, 200 vierrädrige à 300 Ctr. Ladefähigkeit und 25 achträdrige à 400 Ctr. Ladefähigkeit.

(Abgängig wurden 41 Kieswagen à 70 Ctr. und 19. desgl. à 100 Ctr. Ladefähigkeit.)

VII. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personen-Wagen war durchschnittlich besetzt auf der

Bergisch-Märkischen Bahn	mit 4,33	Personen und brachte ein	11,40 Sgr.	im Jahre 1871,
„ „ „	„ 4,37	„ „ „	„ 10,60	„ „ „ 1870,
Hessischen Nordbahn .	„ 5,33	„ „ „	„ 12,47	„ „ „ 1871,
„ „ . .	„ 5,44	„ „ „	„ 13,03	„ „ „ 1870.

Auf jede beladene Güter-, Vieh- 2c. Wagen-Achse kamen durchschnittlich auf der

Bergisch-Märkischen Bahn	47,71	Ctr. und eine Einnahme von	8,19 Sgr.	im Jahre 1871,
„ „ „	41,13	„ „ „ „	„ 9,29	„ „ „ 1870,
„ „ „	43,73	„ „ „ „	„ 8,02	„ „ „ 1869,
Hessischen Nordbahn .	36,47	„ „ „ „	„ 6,13	„ „ „ 1871,
„ „ . .	35,56	„ „ „ „	„ 5,58	„ „ „ 1870,
„ „ . .	32,04	„ „ „ „	„ 5,62	„ „ „ 1869.

Die leer gelaufenen Güterwagen betragen bei der Bergisch-Märkischen Bahn 24,61 Proc. und bei der Hessischen Nordbahn 25,00 Proc. der beladenen.

VIII. **Betrieb.** In der ersten Hälfte des Jahres wurden die Bahnstrecken noch vielfach durch den Rücktransport der Truppen und Kriegs-Gefangenen in Anspruch genommen, wodurch jedoch der Personen- und Güter-Verkehr nur in unbedeutender Weise beeinträchtigt wurde.

Es wurden befördert und an Einnahmen aus den Militair-Transporten erzielt:

auf der Bergisch-Märkischen Bahn

für 358 963 Militair-Personen (incl. Kriegsgefangene) an Fahrgeld	119 025 Thlr.
für 25 036 Militair-Pferde und 2825 Equipagen 2c. incl. 2714 Militair-Fahrzeuge	100 390 „
auf der Hessischen Nordbahn	
für 374 420 Militair-Personen an Fahrgeld	60 603 „
„ 8 499 Militair-Pferde an Fracht	4 819 „
„ 2 741 Militair-Fahrzeuge	3 268 „
zusammen	288 105 Thlr.

IX. **Personen-Verkehr.** Retourbillets, sowie Schüler und Abonnements-Karten zu ermäßigten Preisen wurden bereits früher eingeführt. Erstere haben seit dem 1. Mai 1871 ohne Zulösung von Zusatzbillets auch für die Schnell- und Courierzüge Gültigkeit.

Es wurden verausgabt: auf der Bergisch-Märkischen Bahn 252 Schüler-Billets für 8 701 Tage mit einem Ertrage von 1118 Thlr.; 888 Abonnements-Karten für 53 280 Fahrten mit einem Ertrage von 5 724 Thlr.

Rundreise-Billets wurden verausgabt von Harburg, Bremen, Hannover und Braunschweig über Kassel, Frankfurt a. M., Heidelberg, Bingen, Neuß, Düsseldorf und Soest 173 Billets II. u. 189 Billets III. Klasse; von Berlin nach dem Rheine über Magdeburg, Oschersleben, Jerxheim, Holzminden, Soest, Elberfeld, Mülheim a. Rhein, Köln, Koblenz, Frankfurt a. M. und Halle 7 Billets I., 201 Billets II. und 198 Billets III. Klasse.

X. **Güter-Verkehr.** Der am 1. Oktober 1870 eingeführte Lokal-Tarif befand sich im Jahre 1871 noch in Kraft. Für den Verbands-Verkehr kamen mehrfache Tarif-Veränderungen zur Ausführung.

XI. **Genossenschafts-Kassen** der Angestellten und Arbeiter der Bahn. Neben der Pensionskasse für die definitiv Angestellten und der Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die widerruflich angestellten Beamten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Hessischen Nordbahn, über welche das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 155 mitgetheilt ist, resp. die Kolonnen 350—369 der Tabellen das Nähere enthalten, bestehen noch:

1) eine Kranken- und Unterstützungs-Kasse für die Beamten und Arbeiter der Bergisch-Märkischen Bahn, an welcher ult. 1871 Theil nahmen 4832 Beamte und 3653 Arbeiter. Diese Kasse hatte ult. 1871 eine Ueberzahlung von 3820 Thlr., welche im Laufe des Jahres 1872 ihre Deckung finden wird;
2) ein Fonds zur Unterstützung an Beamte und deren Hinterbliebene, sowie ein solcher für Unterstützungen an im Dienst verunglückte Beamte und deren Hinterbliebene bei der Hessischen Nordbahn; der zuerst erwähnte Fonds hatte ult. 1871 einen Bestand von 16 Thlr. und der zuletzt erwähnte von 4535 Thlr.;
3) ein Sterbekassen-Verband, welchem jeder Beamte und ständige Arbeiter der Hessischen Nordbahn beitreten kann, sowohl für sich als für seine Frau.

   Für jeden vorkommenden Sterbefall wird eine Unterstützung von 50 Thlr. gewährt, wofür die Mittel gefunden werden in den Beiträgen der Mitglieder, welche monatlich 3 Sgr. betragen, vorbehaltlich der nöthig werdenden Ausgleichung bei erfolgter Ueberzahlung; dem Verbande gehörten 1790 Mitglieder an. Die Einnahme betrug 3060 Thlr., die Ausgabe 3058 Thlr., mithin der ult. 1871 verbleibende Bestand 2 Thlr.

XII. **Neue Bahnlinien.** Am Schlusse des Jahres 1871 waren im Bau begriffen:

a) die Ruhrthal-Eisenbahn und zwar: die untere Abtheilung Düsseldorf-Kupferdreh, 4¾ Meilen lang, die mittlere Abtheilung Hattingen-Herdecke, ca. 3¼ Meilen lang, sowie die ⅔ Meilen lange Verbindungsbahn Ueberruhr-Dahlhausen, die obere Abtheilung Meschede-Warburg, 10 Meilen lang, sowie die Zweigbahn von Fröndenberg nach Menden, 0,67 Meilen lang;
b) die Volmethal-Eisenbahn, 3½ Meilen lang;
c) die Strecke Aachen-Landesgrenze (Welkenraedt), ca. ¾ Meilen lang;
d) die Strecke Mülheim a. Rhein-Deutz, ca. ½ Meile lang;
e) die Bahnstrecke von Odenkirchen über Jülich und Düren nach Stolberg, 9 Meilen lang;
f) die Zweigbahn von Finnentrop nach Olpe (Rothemühle), 4¼ Meilen lang;
g) die Zweigbahn von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr, 1,9 Meilen lang;
h) die Zweigbahn von Lennep über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth, 2¼ Meilen lang;
i) die Verbindungsbahn Essen-Wattenscheid-Bochum, 2 Meilen lang;
k) die Eisenbahn in und durch das Emscherthal.

In der Projektirung begriffen ist die Lenne-Lahn-Bahn.

In der Ausarbeitung begriffene Projekte sind:

1) die Weiterführung der Elberfeld-Deutzer Bahn nach Köln,
2) die Linie von Deutz im Aggerthale aufwärts bis Ründeroth,
3) die Linie von Köln nach M. Gladbach und von M. Gladbach nach Roermonde,
4) die Zweigbahn von Born nach Wermelskirchen und Opladen,
5) die Linie von Barmen-Rittershausen nach Blankenstein,
6) die Ennepethal-Bahn,
7) die Verbindungsbahn zwischen der oberen Abtheilung der Ruhrthal- und der Braunschweigischen Eisenbahn,
8) die Linie von Hamm nach Osnabrück.

XIII. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol. **Bergisch-Märkische E.**

10b. Die Strecke von der Preußischen Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo (0,40 Meilen) ist Eigenthum des Holländischen Staats, der Betrieb derselben ist von der Seitens der Holländischen Staats-Regierung concessionirten „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen“ der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen. Die Betriebs-Einnahmen für diese Strecke verbleiben, so lange sie den Betrag von 3000 Fl. nicht überschreiten, der Bergisch-Märkischen Verwaltung, wird der Betrag höher, so tritt die Betheiligung des Holländischen Staats nach einer steigenden Scala ein. Die gesammten Einnahmen sind in den Hauptsummen enthalten.

11. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die im Jahre 1871 eröffneten Strecken (siehe ad II dieses Berichts)

für den Güter-Verkehr 95,25 Meilen = 717,65 Kilometer,
„ „ Personen-Verkehr 90,56 „ = 682,10 „

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Güter-Verkehr zu 98,64 Meilen und für den Personen-Verkehr zu 93,53 Meilen angenommen, weil auf einzelnen Strecken ein Personen-Verkehr nicht stattfindet, weil ferner die geneigte Ebene Erkrath-Hochdahl doppelt und für einzelne Bahnstrecken wegen der sehr schwierigen Betriebs-Verhältnisse ein Zuschlag zu den wirklichen Längen hat eintreten müssen.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad IV dieses Berichts.

Bergisch-Märkische E.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn sind in den Jahrgängen 1866, 1867, 1868, 1869 u. 1870 der Statistik S. 159, 152, 174, 194 resp. 161 speziell angegeben.

89. Von dem gesammten Anlage-Kapitale sind die Zinsen der für den Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten 3½ procentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. A u. B. von 18 000 000 Thlrn. auf Höhe von 3½ Proc. vom Staate garantirt; außerdem genießen die für den Bau der Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle zu emittirenden 3 600 000 Thlr. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. C. insofern eine Staats-Garantie, als das durch den Betriebs-Ueberschuß dieser Zweigbahn etwa nicht gedeckte Erforderniß zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen Lit. C. auf den Reinertrag der Ruhr-Sieg-Eisenbahn vor den Zinsen und der Amortisation der Obligationen Lit. A u. B vorab verrechnet wird.

91c u. 115. Von den für die Bergisch-Märkische Bahn überhaupt vorhandenen 474 Maschinen sind 30 Stück der Hessischen Nordbahn zur Benutzung überwiesen und die Anschaffungskosten derselben auch bei dieser verrechnet.

102d. Hierin sind 4 vierrädrige und 9 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Hessische Nordbahn.

102d. Ebenso hierin 2 vierrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen.

Bergisch-Märkische E.

124i. Die Leistungen der Lokomotiven umfassen auch diejenigen der im Jahre 1871 theilweise im Betriebe gewesenen und später ausrangirten 4 Maschinen.

Von den im Laufe des Jahres 1871 beschafften resp. ausrangirten und nur zeitweise im Betriebe gewesenen 176 Maschinen können auf ein Jahr reducirt nur 81 Stück und somit der Bestand für das ganze Jahr durchschnittlich auf 379 Stück angenommen werden.

Hessische Nordbahn.

120. Hier sind auch die Leistungen der von der Bergisch-Märkischen Bahn überwiesenen 30 Maschinen aufgenommen.

Bergisch-Märkische E.

132b. Die bei den Leerfahrten verbrauchten Kohlen können nicht angegeben werden, da solche mit den bei'm Rangiren verbrauchten zur Verrechnung gelangen.

Hessische Nordbahn.

142. Unter den in Kol. 141a u. b aufgeführten Achsmeilen befinden sich auch diejenigen, welche von den von der Bergisch-Märkischen Bahn überwiesenen Wagen zurückgelegt sind. Mit Rücksicht hierauf sind dieser Durchschnitts-Berechnung 204 Achsen zu Grunde gelegt worden.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

146a. Von den aufgeführten 2 042 925 Achsmeilen bei der Bergisch-Märkischen Bahn kommen 175 558 Meilen auf die der Verwaltung gehörigen 13 combinirten Post- und Gepäckwagen. Die Achsmeilen der auf der Hessischen Nordbahn vorhandenen 2 combinirten Post- und Gepäckwagen sind unter den von den Gepäckwagen durchlaufenen Achsmeilen mitenthalten, weil die bezeichneten Wagen nur theilweise von der Post benutzt wurden.

Von den dem Fiscus gehörigen Postwagen wurden 670 756 Achsmeilen auf der Bergisch-Märkischen Bahn zurückgelegt.

Bergisch-Märkische E.

149. Im Laufe des Jahres 1871 sind 25 achträdrige und 2048 vierrädrige Güterwagen neu beschafft und nur kurze Zeit im Betriebe gewesen. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 933 Wagen mit 1906 Achsen und die Durchschnittsleistung pro Achse auf 1438 Meilen.

151. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden. Von Güterwagen sind in Arbeitszügen 242 941 Meilen zurückgelegt und deshalb bei Feststellung der Leistung pro Achse (Kol. 149) mitberücksichtigt.

154b, 155b, 194a u. 211. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personen-Verkehr benutzten Strecken von 90,36 Meilen = 682,10 Kilometern zu Grunde (siehe Erläuterung zu Kol. 11).

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

189b. Die hier aufgeführten Centnermeilen sind von den im Personen-Verkehre beförderten 2825 resp. 340 und 2741 Equipagen und Militair-Fahrzeugen zurückgelegt worden.

219a. Die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Pferde sind hier aufgenommen, die Einnahmen für die mit Güterzügen beförderten Pferde dagegen in Kol. 219b enthalten.

234. Hierin sind auch die Kosten für Beleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe und Telegraphen enthalten.

267. Der 1412 Thlr. betragende Antheil des Holländischen Staats an der für die Strecke von der Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo aufgekommenen Brutto-Einnahme und der Antheil des Preußischen Staats an der Brutto-Einnahme der von demselben angepachteten Strecke Warburg-Haueda der Westfälischen Bahn mit 17 623 Thlrn. sind hier verrechnet.

274—279. Die im Jahre 1870 eröffnete Strecke Schwerte-Arnsberg und die im Jahre 1871 eröffnete Strecke Arnsberg-Meschede sind für Rechnung des Baufonds verwaltet worden und es ist die sich ergebende Mehr-Ausgabe von 3944 Thlr. bei'm Baufonds in Ausgabe gestellt.

276. Von dem Actien-Kapitale à 50 000 000 Thlrn. erhielten 28 000 000 Thlr. die volle Dividende von 7 ½ Proc. und 12 000 000 Thlr. eine Zuschuß-Dividende von 2½ Proc. aus den Betriebs-Ueberschüssen. Für die letzteren 12 000 000 Thlr. wurden die anderen 5 Proc. Dividende aus Neubau-Fonds gezahlt. Diese Fonds hatten auch 5 Proc. Zinsen für die letzten 10 000 000 Thlr. Stamm-Actien zu übernehmen, soweit diese Zinsen bei den Einzahlungen auf die gedachten Actien nicht zur Rückerstattung gelangten.

281—288. Die Reserve- und Erneuerungsfonds für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn werden getrennt verwaltet. Zwischen beiden Bahn-Abtheilungen besteht nur insoweit ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß, als die Einnahmen und Ausgaben, welche aus dem gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark resp. aus dem eigentlichen Transportdienste entspringen, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachs-Meilen zur Vertheilung gebracht werden.

Ueber das Vermögen dieser Fonds ist Folgendes anzuführen:

	Bergisch-Märkischer Reserve-Fonds. Thlr.	Bergisch-Märkischer Erneuerungs-Fonds. Thlr.	Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds. Thlr.
Bestand ult. 1870	285 407	968 302	293 925
Einlagen und sonstige Einnahmen im Jahre 1871 incl. des Nominalwerthes der angekauften Effekten	172 074	1 358 989	308 076
zusammen	457 481	2 327 291	602 001
Die Ausgaben betragen:			
a) für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen, Brücken und andere bauliche Anlagen)	11 642	771 396	101 386
b) für Betriebsmittel	58 754	375 687	60 563
c) an sonstigen Ausgaben	1 560	1	42 334
d) Nominalwerth verkaufter und ausgeloofter Effekten	6 808	2 439	4 500
Summa der Ausgaben	78 764	1 149 523	208 783
Der Bestand ult. 1871 beträgt	378 717	1 177 768	393 218

Bergisch-Märkische E.

289. Die Betriebs-Bahnlänge betrug:

im Jahre 1871 überhaupt 98,07 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 95,28 Meilen,
„ „ 1870 „ 95,11 „ „ „ „ „ 90,40 „
mithin 1871 mehr überhaupt 2,96 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 4,88 Meilen.

350—369. Die mit 1 039 112 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf die Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die widerruflich angestellten Beamten und die mit 125 098 Thlrn. beginnende Zeile auf den Pensionsfonds für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte. (Siehe ad XI dieses Berichts resp. Statistik pro 1867 S. 155.)

17. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen, Stargard-Posener, Neisse-Brieger und Wilhelmsbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 168 mitgetheilt.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt folgende Linien:

A. Die Oberschlesische Eisenbahn

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz		26,06 Meilen,
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna		0,23 „
	zusammen	26,29 Meilen,
2) folgende Zweigbahnen:		
a) von Kattowitz nach Emanuelsegen	1,55 Meilen,	
b) „ Myslowitz nach Neuberun	3,04 „	
c) „ Schoppinitz (oberhalb Kattowitz) nach der Preuß.-Russischen Landesgrenze bei Sosnowice	0,24 „	
d) „ Morgenroth nach Tarnowitz	2,31 „	
e) „ Zabrze nach der Coaks-Anstalt	0,42 „	
zu übertragen	7,56 Meilen,	26,29 Meilen.

übertragen 7,56 Meilen, 26,29 Meilen.

f) von Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte . . . . 0,12 "
g) " Morgenroth nach der Karl-Emanuelgrube . . . . 0,39 "
h) " Kattowitz nach der Karolinengrube mit der Abzweigung nach der Maschinenbau-Anstalt . . . . 0,70 "
und dem Alfredschacht . . . . 0,23 "
i) von Schwientochlowitz nach Königshütte . . . . 0,39 "
nebst der Verlängerung nach dem Krugschacht' . . . . 0,38 "
k) von der Paulshütte nach der Abendsterngrube . . . . 0,09 "

zusammen . . . 9,86 "

Ueberhaupt 36,15 Meilen.

Für Rechnung Fremder werden außerdem unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:

a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube . . . . 0,37 Meilen,
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht . . . . 0,06 "
c) " Kattowitz nach der Ferdinandsgrube . . . . 0,20 "
d) " " " " Baildonhütte . . . . 0,07 "
e) " " " " Marthahütte . . . . 0,08 "

zusammen . . . . . 0,78 "

Von vorstehenden . . . . 36,93 Meilen

befindet sich die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelsegen . . . . 1,55 Meilen
im Betriebe der Wilhelmsbahn und die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . 0,23 "
ist an die Kaiser Ferdinands Nordbahn verpachtet. Den Fahrbetrieb zwischen Kattowitz (Schoppinitz) und der Landesgrenze bei Sosnowice . . . . 0,24 "
besorgt die Warschau-Wiener Bahn. zusammen . . . . . 2,02 "

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . 34,91 Meilen.

B. Die Breslau-Posen-Glogauer-Eisenbahn

a) die Hauptbahn von Breslau nach Posen . . . . 21,94 "
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau . . . . 5,90 "

zusammen 27,84 Meilen.

Das Verhältniß der Breslau-Posen-Glogauer zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 164 näher angegeben.

C. Die Stargard-Posener Eisenbahn

von Stargard über Woldenberg nach Posen von . . . . 22,63 Meilen, über deren Verwaltung und Betrieb in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 180 nähere Mittheilungen enthalten sind.

D. Die Neisse-Brieger Eisenbahn

läuft von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze = ... 0,35 Meilen
auf dem dreigeleisigen Bahnkörper der Oberschlesischen Eisenbahn und geht dann als selbstständige Bahn über Grottkau nach Neisse . . . . 5,83 "

zusammen 6,18 Meilen.

Das Verhältniß der Neisse-Brieger zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 169 speziell angegeben.

E. Die Wilhelmsbahn

1) die Hauptbahn von Cosel über Ratibor bis zur Preuß. Grenze bei Oderberg . . . . 7,13 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Ratibor nach Leobschütz . . . . 5,05 "
b) " Rendza über Rybnik und Nicolai nach der Idahütte . . . . . 9,21 "
c) " Friedrichsgrube nach Lazisk . . . . 1,29 "

zusammen 22,68 Meilen.

Hierzu kommen folgende gepachtete Strecken:

1) von Kattowitz nach Emanuelsegen, der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörig, 1,55 Meilen,
2) " der Landesgrenze bis Oderberg . . . . 0,44 "
gepachtet von der Kaiser Ferdinands Nordbahn.

zusammen . . . . . 1,99 Meilen.

Ueberhaupt 24,67 Meilen.

Das Verhältniß der Wilhelmsbahn zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 169 näher angegeben.

F. Die schmalspurigen Pferdebahnen

im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer, an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von 12 Meilen, welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. Auf den **schmalspurigen Pferdebahnen** ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen.

Das vorwiegend in Eisenerz, Galmei und Steinkohlen bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 22 328 530 Centner mit 32 742 287 Centnermeilen und 180 757 Thlr. Einnahme-Antheil für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

IV. **Bahn-Anlagen.** Der Umbau des 1426 Ruthen langen Schienenweges, welcher im Weichbilde der Stadt Breslau zur Verbindung der Oberschlesischen mit der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn dient, wurde vollendet.

Ebenso wurde der Erweiterungsbau des Bahnhofes Kreuz (Stargard-Posener E.) beendet. Mit den Bauten am Bahnhofe Nicolai (Wilhelmsbahn) wurde fortgefahren.

V. An **Neben-Etablissements** besitzt die Gesellschaft die Coaks-Anstalt in Zabrze, sowie

VI. an **Bergwerken** die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido."

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Neben den Beamten-Pensionskassen für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 350—369 der Tabellen) bestehen noch:

1) bei den Oberschlesischen, Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener Eisenbahnen
   a) eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1871 einen Bestand von 124 193 Thlr. hatte,
   b) eine Krankenkasse der Fabrikarbeiter (ohne Bestand),
   c) eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 13 886 Thlrn.,
   d) eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 5 333 Thlrn.,
   e) eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungs-Kasse mit einem Bestande von 51 179 Thlrn. ult. 1871;
2) bei der Stargard-Posener Eisenbahn eine Beamten-Sterbekasse, welche ult. 1871 einen Bestand von 1348 Thlrn. hatte;
3) bei der Neisse-Brieger Eisenbahn eine Krankenkasse der Beamten und Arbeiter (ohne Bestand);
4) bei der Wilhelmsbahn:
   a) eine Pensions-Kasse für im Staatsdienste definitiv angestellte Beamte mit einem Bestande von 46 691 Thlrn.,
   b) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 411 Thlrn.,
   c) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 414 Thlrn.,
   d) eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungs-Kasse mit einem Bestande von 4033 Thlrn. ult. 1871.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Von der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn wurde die 20,3 Meilen lange Strecke Posen-Inowraclaw-Bromberg am 26. Mai 1872 dem Betriebe übergeben. Die Strecke Inowraclaw-Thorn befand sich noch im Bau.

Von den Linien Breslau-Mittelwalde-Landesgrenze und Kosel-Neisse-Frankenstein nebst Abzweigungen wurde die erste Strecke Breslau-Strehlen am 1. Oktober 1871 eröffnet. Auf der zweiten Bauabtheilung Strehlen-Münsterberg sind die Arbeiten weit vorgeschritten. Die dritte Bauabtheilung Münsterberg-Kamenz-Wartha und Kamenz-Frankenstein ist in ihrer ganzen Ausdehnung im Bau begriffen. Auf der vierten Bauabtheilung Kamenz-Wartha ist der Bau bis hinter Wartha vorgerückt und auch der Tunnel in Angriff genommen. Auf den anderen Strecken sind die Vorarbeiten theils genehmigt, theils steht deren Genehmigung in naher Aussicht.

Alsdann ist noch der Bau einer Bahn von Leobschütz nach der Landesgrenze in der Richtung auf Jägerndorf zum Anschlusse an die Mährisch-Schlesische Centralbahn Allerhöchst concessionirt und nach Fertigstellung der Vorarbeiten sofort in Angriff genommen.

Mit dem Bau der Gleiwitz-Beuthener Flügelbahn wurde fortgefahren.

Projektirt und zur Ausführung genehmigt ist eine Flügelbahn von Gleiwitz über Guidogrube nach Morgenroth und über Antonienhütte nach Kattowitz.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. — Alle 5 Linien.

2b. Außerdem gehören noch 3 Hilfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische E.

11. Von den hier aufgeführten 34,91 Meilen werden für den Personen-Verkehr benutzt:

die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim . . .	29,10 Meilen,
die Zweigbahn Morgenroth-Tarnowitz . . .	2,31 „
zusammen	31,41 Meilen.

Auf allen übrigen Zweigbahnen findet nur Güterverkehr statt.

Wilhelmsbahn.

11. Personen-Verkehr findet nur auf den Strecken: Cosel-Oderberg (7,57 M.), Ratibor-Leobschütz (5,05 M.), Rendza-Idaweiche (9,21 M.) und Idaweiche-Kattowitz (0,72 M.), zusammen auf 22,55 Meilen statt.

Oberschlesische Eisenbahn.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personen-Verkehr auf 31,41 und für den Güterverkehr auf 34,13 Meilen angenommen.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz.

Breslau-Posen-Glogauer E.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Schebitz nach Gellendorf.

Oberschlesische E.

75. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II. A 1 u. 2 dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II F dieses Berichts), sowie für die ad V. u. VI. aufgeführten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

85 u. 86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 36,15 Meilen (siehe ad II. A 1 u. 2 dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen hat ult. 1871 überhaupt 3 451 400 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 287 617 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Stargard-Posener E.

88. Von den Stamm-Actien Lit. B. der Oberschlesischen Eisenbahn sind 467 400 Thlr. und von den Stamm-Actien der Stargard-Posener Eisenbahn 1 070 300 Thlr. durch den Staat amortisirt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer E.

97b, 99a, 103b, 116b, 118b, 154b u. 155b. Diesen Durchschnitts-Berechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 11 die für den Personen-Verkehr benutzten 31,41 Meilen der Oberschlesischen und 27,84 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,25 Meilen oder 446,27 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

Wilhelmsbahn.

97b, 99a, 103b, 116b, 118b, 154b, 155b, 194a u. 211. Ebenso liegen diesen Durchschnitts-Berechnungen die für den Personen-Verkehr benutzten 22,55 Meilen zu Grunde.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer E.

125 u. 157a. Hiervon kommen auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 144 386 Nutz- und 7 681 219 Achsmeilen.

Oberschlesische E.

140a. Hierin sind auch die Kosten des auf der Neisse-Brieger Eisenbahn verbrauchten Brennmaterials enthalten.

Alle 5 Linien.

169 u. 186. Außerdem sind noch an Militair-Effekten befördert worden auf der

Oberschlesischen E.	3 556 Ctr.	(mit 41 948 Centnermeilen),
Breslau-Posen-Glogauer E.	7 768 „	(„ 99 124 „)
Stargard-Posener E.	3 892 „	(„ 54 594 „)
Neisse-Brieger E.	796 „	(„ 4 938 „)
Wilhelmsbahn	1 040 „	(„ 5 070 „)

179b. Hierin sind auch die zur Unterhaltung des Bahnkörpers beförderten Erd- und Kiesmassen enthalten und zwar bei der

Oberschlesischen E.	2 263 754 Ctr.	Neisse-Brieger E.	70 420 Ctr.
Breslau-Posen-Glogauer E.	1 419 031 „	Wilhelmsbahn	418 297 „
Stargard-Posener E.	517 478 „		

189a. Von den hier aufgeführten Centnermeilen

kommen bei der	auf tarifirte	auf frachtfreie Betriebsdienst- und Baugüter	auf Erd- und Kiesmassen.
Oberschlesischen E.	3 891 780 Centnerm.,	43 714 494 Centnerm.,	2 066 463 Centnerm.,
Breslau-Posen-Glogauer E.	2 955 190 „	1 305 174 „	6 768 604 „
Stargard-Posener-E.	1 716 067 „	4 993 958 „	1 748 200 „
Neisse-Brieger E.	10 904 „	52 982 „	592 915 „
Wilhelmsbahn	1 284 511 „	651 115 „	1 347 631 „

Oberschlesische E.

194a u. 211. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt die für den Personen-Verkehr benutzte Bahnlänge von 31,41 Meilen zu Grunde.

Alle 5 Linien.

234. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Betriebslokale, einschließlich der Wärterbuden.

Oberschlesische E.

272a. Dem hier aufgeführten Ueberschusse von . . . . . 4 351 581 Thlrn.
treten noch die Ueberschüsse aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen (136 604 Thlr.) und der Neisse-Brieger Bahn (24 518 Thlr.) mit . . . . . 161 122 „
hinzu, so daß in den Kol. 274—280 . . . . . 4 512 703 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

Wilhelmsbahn.

276. Außerdem sind aus dem Ueberschusse der Oberschlesischen Eisenbahn 47 010 Thlr. zur Verzinsung der Actien zugeschossen worden.

18. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Rhein-Nahe-Eisenbahn, welche die Königl. Saarbrücker und die Pfälzische Bahn von der Station Neunkirchen ab in nordöstlicher Richtung mit dem Rheine bei Bingerbrück verbindet, hat eine Länge von 16,13 Meilen, ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft und wird für deren Rechnung vom Staate, welcher auch den Bau ausgeführt hat, zufolge Vertrages vom 18. Juni 1856 und der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 1. Juli 1859 gemeinschaftlich und einheitlich mit der Königl. Saarbrücker Eisenbahn durch die „Königl. Eisenbahn-Direktion in Saarbrücken" verwaltet. Die Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 7 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten.

II. Unmittelbar im Zusammenhange mit der Bahn steht die auf gemeinschaftliche Kosten mit der Nassauischen Staatsbahn errichtete Trajekt-Anstalt über den Rhein zwischen Bingerbrück und Rüdesheim.

Die Leitung des Trajektdienstes, welche zwischen der Königl. Eisenbahn-Direktion in Saarbrücken und der Königl. Eisenbahn-Direktion in Wiesbaden alternirend wahrgenommen wird, ist im Jahre 1871 von der ersteren geführt worden.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt wurden im Jahre 1871 befördert:

24 037 Personen,	2 307 221 Ctr. Güter,	3 Equipagen,	2 Pferde und
3 780 Ctr. Reisegepäck,	142 Eisenbahn-Fahrzeuge,	34 Hunde,	2888 Stück sonstiges Vieh.

Die Einnahmen haben 10 663 Thlr. und die Betriebskosten 13 480 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf Bahnhof Bingerbrück wurden zur Erweiterung des Bahnhofes resp. zur Anlage eines neuen Geleises umfangreiche Erdarbeiten vorgenommen und hierfür ca. 4000 Thlr. verausgabt. Ebenso wurden daselbst die Wartesäle und das Meublement, welche während der Kriegsperiode stark gelitten hatten, durchweg renovirt. Auf Bahnhof Langenlonsheim wurden 160 und auf Bahnhof Creuznach 139 laufende Ruthen neues Geleise gelegt. Auf letzterem Bahnhofe wurde mit Pflasterung des sehr frequenten Zufuhrweges nach dem Güterschuppen begonnen und 70 □Ruthen fertig gestellt. Auch wurde der Anstrich in den Wartesälen renovirt.

Für Bahnhof Münster am Stein, auf welchem Seitens der Pfälzischen Ludwigsbahn die Arbeiten so weit fertig gestellt wurden, daß der Anschluß der Alsenz-Bahn an die Rhein-Nahe-Bahn im Mai 1871 in Betrieb gesetzt werden konnte, wurde ein neuer fahrbarer Hebekrahn zu 50 Ctr. Tragfähigkeit beschafft. Auf Station Waldböckelheim wurde der Bau eines neuen massiven Stationsgebäudes in Angriff genommen und bis auf die Anstreicher- und Tapezirer-Arbeiten zu Ende geführt. Auf Bahnhof St. Wendel wurden die Flügelbauten im Hauptgebäude der Reparatur-Werkstätte, in welchem sich Dienstwohnungen befinden, zur Verminderung der Feuersgefahr durch massive Scheidewände vom Mittelbau getrennt.

Auf der freien Strecke wurde mit Verlegen von neuen Schienen fortgefahren und im Laufe des Jahres eine Strecke von 4 250 lfde. Ruthen neu gelegt.

Im Enzweiler Tunnel wurden weitere 3 laufende Ruthen Wölbung hergestellt.

Ein Theil der Dispositions-Ländereien und Böschungen, nämlich 5 062 □Ruthen, wurden mit Akazien bepflanzt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Zur weiteren Ausrüstung der Reparatur-Werkstätte in St. Wendel wurde eine Mutter-Hobelmaschine mit complettem Deckenvorgelege aus der Werkzeug-Maschinenfabrik zu Chemnitz beschafft.

Der Stand der Arbeiter in der Werkstätte war durchschnittlich täglich 204 Mann, welche 60 659 Thlr. Lohn bezogen haben, was pro Mann und Tag, das Jahr zu 300 Arbeitstagen gerechnet, einen Durchschnittslohn von 29,13 Sgr. ausmacht.

V. **Betrieb.** Die bedeutenden Leistungen der nur eingeleisigen Rhein-Nahe-Eisenbahn während des Deutsch-Französischen Krieges in der zweiten Hälfte des Jahres 1870 als Hauptverbindungsbahn zwischen dem Vaterlande und den von den Deutschen Heeren besetzten Französischen Territorien erstreckte sich auch auf die erste Hälfte des Jahres 1871, insofern sie auf ihrer ganzen Länge an der Beförderung der Truppen-Transporte, der Militairgüter und der bedeutenden Proviant-Transporte nach Frankreich, sowie nach dem Friedensschlusse an dem Rücktransporte der Armee, der Beute-Gegenstände und in umgekehrter Richtung an der Fortschaffung einer großen Anzahl von Gefangenen, Antheil zu nehmen hatte.

VI. **Personen-Verkehr.** Wenngleich die Zahl der im Jahre 1871 zur Beförderung gekommenen Militair-Personen die Zahl der im Jahre 1870 beförderten bei Weitem nicht erreicht hat, so haben dennoch die Ergebnisse des Personen-Verkehrs im Jahre 1871 gegenüber den Vorjahren ein günstiges Resultat aufzuweisen. Während nämlich im Vorjahre 1 241 677 Personen mit einem Ertrage von 639 428 Thlrn. zur Beförderung kamen, an welcher 635 662 Militair-Personen mit einer Einnahme von 426 439 Thlrn. participirten, wurde trotzdem im Jahre 1871 bei einer Beförderung von nur 1 104 214 Personen eine Einnahme von 581 189 Thlrn. erzielt incl. 302 233 Thlrn. Erträgniß für den Transport von 449 542 Militair-Personen. Hiernach ergiebt sich im Jahre 1871 gegen das Vorjahr 1870 zwar ein Ausfall von 186 120 Militair-Personen oder 29,28 Proc. mit dem Betrage von 124 206 Thlrn. oder 29,13 Proc., während bei der Gesammt-Personen-Beförderung ein Ausfall von 137 463 Personen oder 11,07 Proc. mit einem Betrage von 58 239 Thlrn. oder 9,11 Proc. sich herausstellt.

Zieht man aber die nur durch außergewöhnliche Verhältnisse hervorgerufenen Militair-Transporte in beiden Jahren nicht in Betracht, so ergiebt sich

	eine Frequenz	und	eine Einnahme
pro 1871 von	654 672 Personen		278 956 Thlr.
„ 1870 „	606 015 „		212 988 „
daher pro 1871 mehr	48 657 Personen = 8,03 Proc. u.		65 968 Thlr. = 30,97 Proc.,

eine Steigerung, welche einen enormen Aufschwung des gewöhnlichen Verkehrs in den 3 ersten Klassen nachweist.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Es bestehen:

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welcher ult. 1871 einen Bestand von 109 413 Thlrn. hatte;
2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn mit einem Bestande von 22 378 Thlrn. ult. 1871;
3) eine Betriebs-Kranken-Kasse, an welcher außer den Arbeitern ca. 320 Beamte Theil genommen haben. Dieselbe schloß ult. 1871 mit einem Bestande von 12 580 Thlrn. ab;
4) eine am 1. Januar 1870 in's Leben getretene Unterstützungs- und Pensionskasse für Werkstätten-Arbeiter, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 5722 Thlrn. abschloß.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist eine Strecke von 77,3 Ruthen.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

176b. Von den hier aufgeführten Kohlen 2c. sind 782 598 Ctr. in Bingerbrück eingegangen und von dort weiter expedirt, erscheinen also doppelt.

189b. Diese 1 614 500 Centnermeilen sind von den in Kol. 181a aufgeführten 4036 Equipagen zurückgelegt worden, die von den Eisenbahn-Fahrzeugen (Kol. 181b) zurückgelegten Centnermeilen werden nicht notirt.

234. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

281 ꝛc. u. 285 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn zur Zeit nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

bei'm Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	1 875 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	2 910 „
bei'm Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 287a)	145 123 „
	„ Betriebsmittel (Kol. 287b)	16 583 „

350—369. Die mit 98 917 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf den unter Nr. VII. 1 dieses Berichts bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für nicht definitiv angestellte Beamte und die mit 19 739 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 daselbst erwähnten Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte.

19a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg und im Fürstenthum Reuß jüngere Linie liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Direktorium seinen Sitz in Ronneburg hat. Der Betrieb wird von der Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen mit den Transportmitteln der Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet.

In Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte der Mitglieder der den Betrieb leitenden Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staatsbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staats-Regierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich ein Zins von 4 Proc. ergiebt, resp. begnügt sich mit dem überschießenden bezüglichen Betrage, welcher im Jahre 1871 zus. 24 774 Thlr. betrug.

91—123. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königl. Sächsischen Staatsbahnen geführt (siehe ad I dieses Berichts).

124—157. Aus dem in vorstehender Erläuterung angeführten Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen Staatsbahnen gestellten Transportmittel.

154a. Hierin sind 128 Achsmeilen enthalten, welche die Wagen in Militairzügen zurückgelegt haben.

156a. Ebenso hierin 1420 Achsmeilen.

167 u. 178. Außer den hier aufgeführten Personen und Gütern sind noch Civil- und Militair-Personen, Militair-Effekten, Munition und Proviant ꝛc. in Extra- und Militair-Zügen befördert worden; deren Anzahl, Gewicht ꝛc. ist jedoch nicht notirt.

183a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

205c. Hierin sind 36 Thlr. Einnahmen für Extrazüge und 338 Thlr. Einnahmen für außergewöhnliche Militair-Transporte enthalten.

226. Die in der vorstehenden Erläuterung erwähnten 338 Thlr. sind bei diesen Procentsätzen außer Berechnung gelassen.

228. Außerdem sind für Unterhaltung des Bahndammes ꝛc. aus dem Erneuerungsfonds nach Abzug der Erlöse für altes, wieder verwerthetes Oberbau-Material 13 337 Thlr. verwendet worden.

236. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

240. Mit Einschluß der in der Erläuterung zu Kol. 228 erwähnten 13 337 Thlr. würden die Ausgaben für die Bahnverwaltung 8 785 Thlr. pro Meile und 1 166 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen haben.

243 u. 245. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht zu trennen sind.

256. Hierin sind auch die Vergütungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Gößnitz und Gera enthalten.

276. Diese 4 Proc. Dividende sind auf ein Kapital von 847 100 Thlr. vertheilt worden. Wegen der im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staats-Regierung befindlichen Actien siehe Kol. 279 und Erläuterung zu Kol. 87a.

283b u. 287b. Dies sind Ausgaben für allgemeine Zwecke.

296 u. 298. Bei der Vergleichung der Ausgaben und des Ueberschusses mit dem Vorjahre ist der an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Stellung der Transportmittel gezahlte Zinsbetrag von 14 760 Thlr. den Ausgaben hinzugerechnet. Hiernach betragen die Ausgaben des Vorjahres 114 285 Thlr. und der Ueberschuß 58 210 Thlr., welche Summen diesen Vergleichungen zu Grunde liegen.

350—369. Die bei dem Betriebe der Gößnitz-Geraer Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese gegründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an.

19b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der, zu den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen gehörigen Sächsisch-Bayerischen Linie) führende, zum größten Theile im Fürstenthume Reuß ältere Linie liegende Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Direktorium

seinen Sitz in Greiz hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen zu Dresden" unter Stellung der sämmtlichen offenen Güterwagen geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte der Mitglieder der den Betrieb leitenden Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

10b. u. 267. Da der Verkehrsdienst der Greiz-Brunner Bahn nicht am Endpunkte Brunn, sondern bei der Haltestelle Neumark an den Dienst der Staats-Eisenbahnen anschließt, so hat die Königl. Sächsische Staats-Regierung der Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft die Mitbenutzung ihrer Geleisstrecke Neumark-Brunn gegen Zahlung eines jährlichen Geleisgeldes von 620 Thlrn. überlassen und damit auch die vollen Betriebs-Erträgnisse des auf diese Strecke entfallenden Greiz-Neumarker Verkehrs.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Fürstl. Reußische Regierung 100 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine solche von 4 Proc. ergiebt.

167. Außerdem sind noch Civil- und Militair-Personen in Extra- und Militairzügen befördert worden; deren Anzahl ist jedoch nicht notirt.

183a. Das Gewicht der nach Stückzahl transportirten Thiere wird nicht notirt.

205e. Hierin sind 24 Thlr. für Extrazüge und 128 Thlr. für außergewöhnliche Militair-Transporte enthalten.

226. Die in vorstehender Erläuterung erwähnten 128 Thlr. sind bei diesen Procentsätzen außer Berechnung gelassen.

228 u. 240. Außer den in Kol. 228 aufgeführten 1615 Thlrn. sind noch 1823 Thlr. an Reserve-Materialien aus dem Erneuerungsfonds verbraucht worden. Hiernach berechnen sich die Ausgaben für die Bahnverwaltung auf 6258 Thlr. pro Meile und 831 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

236. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

243—246. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

276. Diese Dividende ist auf die 2800 Stück im Privatbesitze befindlichen Actien vertheilt worden.

283b u. 287b. Dies sind Ausgaben für allgemeine Zwecke.

350—369. Die bei dem Betriebe der Greiz-Brunner Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese gegründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an.

19c. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die mit 2,90 Meilen im Königreiche Böhmen und mit 0,65 Meilen im Königreiche Sachsen liegende Zittau-Reichenberger Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Betrieb für Rechnung der Gesellschaft durch die Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen geleitet wird.

Die Gesellschaft wird durch das aus 2 Mitgliedern bestehende Direktorium vertreten und es steht diesem ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern zusammengesetzter Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte der Mitglieder der den Betrieb leitenden Direktion sind bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen aufgeführt.

105. Unter den hier aufgeführten 222 Güterwagen-Achsen befinden sich 100 mit doppelter Ladungsfähigkeit. Hiernach beträgt die auf einfache Achsen, sogenannte Ladungs-Achsen, reducirte Achsenzahl 322.

149 u. 150a u. b. Da die Güterwagen-Achsen mit doppelter Ladungsfähigkeit auch im Laufe doppelt gezählt werden, so ist den Berechnungen über die durchschnittlich von jeder Güterwagen-Achse zurückgelegte Meilenzahl, sowie über die durchschnittliche Belastung nach Procenten ihrer Ladungsfähigkeit nicht die absolute Achsenzahl, sondern die auf einfache Achsen, s. g. Ladungs-Achsen, reducirte Zahl (siehe vorstehende Erläuterung zu Kol. 105) zu Grunde gelegt worden.

183a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

236. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

243—246. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

276. Die von der Königl. Sächsischen und K. K. Oesterreichischen Staatsregierung garantirte Dividende für die im Privatbesitze befindlichen Actien wurden à 4 Proc. mit 3656 Thlrn. ausgezahlt.

298. Da die Betriebs-Ausgaben des Jahres 1870 um 18 494 Thlr. höher waren als die Einnahmen, so konnte hier nur der rechnungsmäßig sich ergebende Mehr-Ueberschuß aufgeführt werden.

350—369. Die bei dem Betriebe der Zittau-Reichenberger Eisenbahn verwendeten Beamten sind insgesammt Beamte der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung und gehören dem für diese gegründeten Unterstützungs-Kassen-Verbande an.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

20a. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben; dasselbe umfaßt:

1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel . . .	14,08	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Altona-Blankenese	1,30	„
b) Neumünster-Rendsburg	4,60	„
3) den Altonaer Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von Altona nach Schulterblatt .	0,32	„
4) die Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt .	8,30	„
mit der Zweigbahn Kiel-Preetz-Ascheberg	3,60	„
zusammen	32,20	Meilen.

Außerdem stehen unter der Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft die Schleswigschen Eisenbahnen, sowie auch der oeconomische Betrieb auf der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf einer Strecke von 3½ Meilen wurden die Schienen des 3¼ Zoll hohen Profils gegen Schienen des 4½ Zoll hohen Profils ausgewechselt. Mit dem Bau eines neuen Bahnhofes bei Rendsburg wurde begonnen und betrugen die dafür bis ult. 1871 aufgewendeten Kosten 32 409 Thlr.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 2 sechsrädrige Gepäckwagen vermehrt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Für die Beamten und Arbeiter der Holsteinischen Bahnen besteht eine Krankenkasse, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 139 Thlr. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Zu der projectirten Bahn von Neumünster über Segeberg nach Oldesloe wurde mit den Vorarbeiten begonnen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Altona-Elmshorn-Neumünster-Rendsburg und die Verbindungsbahn Altona-Schulterblatt.

75. Von dem concessionirten Kapitale sind 2 500 000 Thlr. zum Ankauf von Schleswigschen Stamm-Actien verwendet und 360 000 Thlr. Prioritäten noch nicht emittirt.

84. Hierin ist auch die Differenz zwischen der bezahlten Kaufsumme und den Anlage-Kosten der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn von 368 910 Thlr. enthalten.

90. Diese Summen sind dem Reservefonds entnommen.

126b. Dies ist die Anzahl der abgelassenen Personen- und gemischten Züge, wogegen in Kol.

126c. nur die Anzahl der abgelassenen Güterzüge aufgeführt ist.

172, 187a, 192a, 198a u. 212. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

174, 187c, 192c, 198c u. 214. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

200—204. Privat-Depeschen werden auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft nicht befördert.

205c. In dieser Summe sind 50 395 Thlr. Einnahmen für Militair-Beförderungen, Extrazüge ꝛc. und 2592 Thlr. Einnahmen für Abonnementsbillets enthalten.

218c. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Einnahmen für Militair-Beförderungen.

253. Dies ist die Differenz zwischen bezahlter und empfangener Wagenmiethe.

283b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

365. Hierin sind 31 566 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

20b. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Hauptbahn von Rendsburg über Schleswig, Jübeck, Nordschleswigsche Weiche, Tingleff, Rothenkrug und Woyens bis zur Jütischen Grenze	17,58	Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Jübeck über Husum und Friedrichstadt nach Tönning	6,37	„
b) von der Nordschleswigschen Weiche nach Flensburg	0,80	„
c) „ Tingleff nach Tondern	3,46	„
d) „ Rothenkrug nach Apenrade	0,91	„
e) „ Woyens nach Hadersleben	1,60	„
zusammen	30,50	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf den Haltestellen Harbleck, Eggebeck, Tarp, Bollersleben, Jordkirch, Ober-Jersdal und Jeising-Hostrup wurden kleine, auf Hameleff ein größerer Güterschuppen erbaut. Auf der Station Nordschleswigsche Weiche wurde ein Theil des Wagenschuppens zu Wohnungen für das Bahnhofs-Personal umgebaut, auch wurde daselbst eine große Drehscheibe angelegt.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Eine Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse besteht nicht, die früheren Beamten der Schleswigschen Bahn sind vielmehr gehalten, Mitglied der für die Altona-Kieler Bahn bestehenden Kasse zu werden; dagegen ist eine Krankenkasse vorhanden, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 2499 Thlr. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey und Betts in Entreprise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

85. Für die hier aufgeführte Summe hat die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft die Schleswigschen Bahnen übernommen.

115—123. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können nicht angegeben werden; die Bauunternehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln 850 Pfd. Sterling pro Englische Meile verwendet.

172, 187a, 192a, 198a u. 212. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

174, 187c, 192c, 198c u. 214. Dagegen beziehen sich die hier aufgeführten Notizen nur auf die Güter der Normalklasse.

200—204. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

205e. Hierin sind 10 484 Thlr. enthalten, welche für Militair-Beförderungen und Extrazüge eingenommen sind.

218c. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Einnahmen für Militair-Beförderungen.

253. Dies ist die Differenz zwischen bezahlter und empfangener Wagenmiethe.

272a. Dem hier aufgeführten Ueberschusse treten noch hinzu: 13 250 Thlr. Zinsen von Kapitalien des Reservefonds und 54 763 Thlr. Zinsen von den Effekten des Dispositionsfonds. In den Kol. 274 u. 276 sind daher 328 046 Thlr. als verwendet nachgewiesen.

276. Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zahlt an festem Zins für das übernommene Anlage-Kapital: den Prioritäts-Obligationen 4½ Proc. und den Stamm-Actien 5 Proc. Da aus dem Ueberschuß zur Verzinsung der Stamm-Actien nur 78 609 Thlr. disponibel waren, so mußte die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft den fehlenden Betrag von 171 391 Thlr. zuschießen.

285—288. Die hier gemachten Notizen beziehen sich auf einen „Dispositionsfonds".

300. Einschließlich des Zuschußes Seitens der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat die Verzinsung der Actien 5 Proc betragen.

21. Bayerische Ostbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,65 Meilen,
2) die am 1. Dezember 1871 dem Betriebe übergebene Strecke Nürnberg-Neumarkt . . . . 4,85 „
3) folgende Zweigbahnen:
   a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,45 „
      und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin Elisabeth-Bahn verpachtet) . 0,20 Meilen,
   b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,10 „
      und Furth-Landesgrenze (an die Bömische Westbahn verpachtet) . . . 0,90 „
   c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth . . . . . 13,15 „
   d) Weiden-Mitterteich-Eger . . . . . 8,05 „

zusammen 86,25 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die einmonatliche Betriebszeit der Strecke Nürnberg-Neumarkt . . . . . 81,8 „

II. **Bahn-Anlagen.** Das im Jahre 1870 in Angriff genommene Transit-Waarenlager an der Donauländе zu Passau wurde seiner Vollendung zugeführt.

III. An **Betriebsmitteln** wurden neu angeschafft: 5 Tender-Lokomotiven (zweiachsig), 150 offene und 100 bedeckte vierrädrige Güterwagen.

8 Lokomotiven und 26 Personenwagen waren mehrere Monate hindurch den Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen leihweise überlassen.

IV. **Personen-Verkehr.** Es wurden Schnellzugs-Retourbillets mit 16⅔ Proc. Preis-Ermäßigung eingeführt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Unterstützungskasse für die Arbeiter und Bediensteten, aus welcher im Jahre 1871 an 366 Personen 3735 Thlr. gezahlt wurden und welche ult. 1871 mit einem Vermögen von 130 614 Thlr. abschloß;
2) ein Sterbekassen-Verein, welcher Ende 1871 . . 3 426 Mitglieder zählte, 5892 Thlr. vereinnahmte, für 40 Sterbefälle 5071 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 821 Thlr. abschloß. Für die einzelnen Sterbefälle wurden in minimo 126 Thlr. und in maximo 128 Thlr. ausgezahlt.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Stand der Bauarbeiten auf den neuen Linien war folgender:

1) Linie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg. Von dieser Linie konnte bereits am 1. Dezember 1871 die 4,85 Meilen lange Theilstrecke Nürnberg-Neumarkt dem Betriebe übergeben werden. Die weitere 17,38 Stunden (8,69 Meilen) lange Strecke Neumarkt-Regensburg ist im vollem Baubetriebe und es sind die in ununterbrochener Reihe folgenden außergewöhnlichen Erd- und Kunstbau-Arbeiten, von denen nur die Thal- und Fluß-Uebergänge bei Lentenbach, Laabermühle (38,07m hoch), Bogenmühle, Friesenmühle (40,9m hoch), Endorf, Bergstetten, Hammergraben, Kohlstätte, Mühlgraben und Mariaort (21,5m hoch), dann die Erd- und Felsen-Einschnitte bei Sallmannsdorf, Batzhausen, Parsberg, Seelach, Nittendorf und Etterzhausen erwähnt werden, so weit vorgeschritten, daß beim Fernebleiben unvorhergesehener Hindernisse die gänzliche Vollendung dieser Strecke bis zum nächsten Sommer in Aussicht genommen werden darf.

Der Arbeits-Effekt des Jahres 1871 umfaßt die Bewegung von 3 015 900 Cubikmeter Erdmaterial, worunter 1 189 100 Cubikmeter gebundenes Gestein und die Herstellung von 103 200 Cubikmeter verschiedener Mauerwerks-Gattungen.

2) Linie Neufahrn-Obertraubling. Die Detail-Projekte für diese 8,6 Stunden (4,3 Meilen) lange Linie wurden vollständig ausgearbeitet, so daß die 9 Arbeitsloose bis zum September 1871 an Bauunternehmer in Accord gegeben werden konnten. Nunmehr sind die Fundationen für die Brückenbauten der Laaber-Uebergänge bei Neufahrn und Eggmühl vollendet und die Bauarbeiten auf der ganzen Linie im Gange.

Die Gesammt-Arbeiten auf dieser Linie umfassen: die Bewegung von 1 560 000 Cubikmetern ungebundener Erdmasse, die Ausführung von 26 190 Cubikmetern verschiedener Mauerwerks-Gattungen, die Lieferung von 4100 Ctr. Brückenfahrbahnen, die Aufbringung von 86 100 Cubikmetern Ueberbau-Material und die Herstellung von 19 800 Cubikmetern Chaussirungs- und Pflasterungs-Arbeiten.

Die Inbetriebsetzung dieser Linie ist, wenn nicht unübersteigliche Hindernisse sich unvermuthet in den Weg stellen, zugleich mit jener von Neumarkt nach Regensburg beabsichtigt.

3) Linie Sünching-Straubing. Auch für diese 2,68 Stunden (1,34 Meilen) lange Strecke wurden die Detail-Projekte festgestellt und mit dem Bau auf dem Wege des Accordes im September 1871 begonnen. Mit Jahresschluß war die Fundation der Laaberbrücke bei Radldorf vollendet, auch waren alle übrigen Arbeiten derart in Betrieb gesetzt, daß einer baldigen Vollendung entgegengesehen werden kann.

Herzustellen sind: 166 500 Cubikmeter Erdarbeiten, 3500 Cubikmeter Kunstbauten, 1560 Ctr. eiserne Brückenfahrbahnen, 29 900 Cubikmeter Unterbau-Material und 650 Cubikmeter Chaussirungen und Pflasterungen.

4) Linie Mühldorf-Straubing. Für diese 22,44 Stunden (11,22 Meilen) lange Linie wurde im Laufe des Jahres 1871 das generelle Projekt hergestellt und nachdem solches genehmigt, im November von der Sektion Gangkofen mit der Detail-Projektirung begonnen. Nachdem zu Anfang des Jahres 1872 eine zweite Sektion zu Straubing errichtet wurde und alsdann eine dritte zu Landau in Thätigkeit tritt, so wird die Detail-Projektirung rasch zu Ende geführt werden.

Der Schienenbedarf für die ersten 3 Linien ist theils schon geliefert, theils noch in Anlieferung begriffen, während die Schwellen in den Regie-Imprägnir-Anstalten fabricirt werden.

Außer den Arbeiten an den vorstehend aufgeführten 4 Linien wurde in Folge Allerhöchster Concessions-Urkunde vom 10. November 1870 und General-Versammlungs-Beschlusses vom 22. Mai 1871 die Vicinal-Eisenbahn von von Wiesau nach Tirschenreuth im Detail projektirt und ein generelles Project für die Regenthalbahn von Cham über Viechtach nach Zwiesel (20,1 Stunden Länge) gefertigt.

Der Bau der 1,48 Meilen langen Vicinal-Eisenbahn von Wiesau nach Tirschenreuth wurde so gefördert, daß dieselbe am 10. November 1872 dem Betriebe übergeben werden konnte.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Schwandorf-Irrenlohe (0,57 Ml.) und Nürnberg-Mögeldorf (0,35 Ml.).

82. Dies sind die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.

85 u. 86. Das verwendete Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die älteren Linien, dasjenige der am 1. Dezember 1871 dem Betriebe übergebenen Strecke Nürnberg-Neumarkt war noch nicht festgestellt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 die Bahnlänge der älteren Linien von 82,5 Meilen = 621,39 Kilometern zu Grunde gelegt ist.

124i. Von den Lokomotiven waren 7 gekuppelte theils an die Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, theils an Nachbarbahnen leihweise überlassen; über deren Leistungen liegen aber keine Angaben vor.

224, 225, 268 u. 269. Wird von den hier aufgeführten Summen der Betrag von 397 949 Thlr. in Abzug gebracht, welcher aus dem direkten Verkehre in Einnahme, wie in Ausgabe erscheint, sonach nur einen durchlaufenden Rechnungsposten bildet, dann haben betragen:

ad Kol. 224 die Einnahmen überhaupt	5 703 331 Thlr.		ad Kol. 268 die Ausgaben überhaupt	2 052 694 Thlr.
„ „ 225a „ „ pro Ml. Bahnlänge	69 723 „		„ „ 269a „ „ pro Ml. Bahnlänge	25 094 „
„ „ „ Kilometer „	9 257 „		„ „ „ Kilometer „	3 332 „
„ „ 225b „ „ „ Nutzmeile . .	11,15 „		„ „ 269b „ „ „ Nutzmeile . .	4,01 „

234. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Dienstgebäude.

256. Hierin sind auch die Herauszahlungen aus dem direkten Verkehre enthalten.

270 u. 271. Von den Ausgaben, wie solche sich nach der vorstehenden Erläuterung herausstellen, kommen nach Procenten: auf die Bahnverwaltung 33,91 Proc., auf die Transportverwaltung 62,05 Proc. und auf die allgemeine Verwaltung 3,78 Proc.

Sämmtliche Ausgaben würden alsdann 35,99 Proc. der Brutto-Einnahmen (excl. der Herauszahlungen) betragen haben.

Werden den Betriebs-Ausgaben (Kol. 268) die Ausgaben auf den Bestand der Vorjahre und die außerordentlichen Remunerationen des Personals (siehe Kol. 279) hinzugerechnet, dann erhöhen sich dieselben auf 2 102 099 Thlr. und betragen alsdann 36,85 Proc. der Brutto-Einnahme.

278. Von der hier aufgeführten Summe sind 87 910 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds und 57 142 Thlr Beitrag zum Invalidenfonds der Arbeiter.

279. Ebenso sind hierin 35 440 Thlr. außerordentliche Remunerationen des Personals enthalten.

285—288. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat. Dagegen besteht ein „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken. Dieser Fonds hatte ult. 1871 einen Bestand von 62 709 Thlrn.

22. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . 47,398 Meilen
und die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb übernommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . 1,745 „

Auf diese 49,143 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen, da die Betriebs-Ergebnisse der Leopoldsbahn in denjenigen der Berlin-Anhaltischen mitenthalten sind.

II. **Bahn-Anlagen.** a) Die Reserve-Geleise der Bahnhöfe Berlin und Lichterfelde wurden vermehrt.

b) **Brücken.** Die mit hölzernem Oberbau versehenen beiden Wege-Unterführungen zwischen Luckenwalde und Jüterbog, die Wege-Unterführung und 2 Brücken zwischen Jüterbog und Blönsdorf und eine Brücke zwischen Falkenberg und Burxdorf wurden umgebaut und erhielten Eisen-Konstruktionen.

c) **Telegraphen-Anlagen.** Die Strecke Berlin-Lichterfelde erhielt eine dritte Leitung mit einer Blocksignal-Station. Ebenso wurden zwischen den Stationen Trebbin und Luckenwalde, sowie zwischen Luckenwalde und Jüterbog je 2 Blocksignal-Stationen hergestellt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 wurden beschafft: 3 gekuppelte Güterzug-Maschinen, 5 gekuppelte Personenzug-Maschinen, 75 bedeckte und 75 offene vierrädrige Güterwagen, sowie ein Bahnmeisterwagen. Ausrangirt wurde ein vierrädriger Güterwagen.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personwagen-Achse war durchschnittlich besetzt:

im Jahre 1871 mit 5,975 Personen und brachte ein pro Meile 0,559 Thlr.
„ „ 1870 „ 6,409 „ „ „ „ „ „ 0,568 „

Jede Güterwagen-Achse war durchschnittlich belastet:

im Jahre 1871 mit 35,565 Ctrn. und brachte ein pro Meile 8,905 Sgr.
„ „ 1870 „ 31,05 „ „ „ „ „ „ 8,46 „

V. **Neue Bahnlinien.** Die Vorarbeiten zu den in dem Jahrgange 1870 S. 179 der Statistik in Aussicht genommenen Neubauten sind noch nicht beendet.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken:

Berlin-Wittenberg . . . . 12,610 Meilen,
Pratau-Bergwitz-Bitterfeld-Landsberg-Halle . . . . 8,460 „
Wallwitzhafen-Dessau . . . . 0,322 „
Jüterbog-Linda-Holzdorf . . . . 3,380 „

zusammen 24,772 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 172 speziell angegeben.

230. Die Ausgaben für Unterhaltung der Gebäude sind aus dem Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten (siehe Erläuterung zu Kol. 288) bestritten worden und es sind hierfür 33 683 Thlr. ausgegeben.

238. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Geleise-Erweiterungen auf den Stationen.

241. Hierin sind 65 717 Thlr. Löhne der Wagenschieber und Wasserpumper enthalten.

247. Ebenso sind hierin die Beleuchtungskosten der Bahn, der Versammlungs- und Expeditions-Lokale und der Uhren enthalten.

253. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

288. Außerdem ist noch ein Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten vorhanden, welcher Ende 1870 mit einem Bestande von 1 Thlr. abschloß.

Die Einlagen und sonstigen Einnahmen pro 1871 betrugen 56 306 Thlr. Ausgegeben wurden: für Unterhaltung der Gebäude 33 683 Thlr., für Unterhaltung der Wärterbuden 3100 Thlr., für Neubauten von Gebäuden auf den Stationen 5769 Thlr. und für den Umbau von Brücken ꝛc. 6247 Thlr., zusammen 48 799 Thlr., so daß der Fonds ult. 1871 einen Bestand von 7508 Thlrn. hatte.

23. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** In Folge Beschlusses der General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft ist das Domizil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung vom 1. August 1871 ab von Görlitz nach Berlin verlegt.

II. **Bahn-Anlagen.** Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen sind um 157 Ruthen mit 9 Weichen vermehrt worden und von dem Berliner Bahnhofe nach der neuen Verbindungsbahn ein Geleise von 180 Ruthen Länge hergestellt. Auf dem Berliner Bahnhofe wurde eine Auslade-Rampe am Landwehr-Kanal erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 2 dreifach gekuppelte Güterzug-Maschinen, 8 Personenwagen III. Klasse, 80 bedeckte und 50 offene Güterwagen vermehrt.

IV. Im **Personen-Verkehre** wurde ein direkter Verkehr mit der Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener Bahn eingeführt.

V. **Güter-Verkehr.** Die bestehenden direkten Güter-Tarife mit der Berlin-Hamburger, Niederschlesisch-Märkischen und Oberschlesischen Bahn wurden durch anderweit vereinbarte Tarife ersetzt. Neu eingeführt wurden im Laufe des Jahres 1871: ein direkter Tarif mit der Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener Bahn im Posen-Sächsischen Verbande, ein direkter Tarif für Steinkohlen-Transporte mit der Rechten Oder-Ufer Bahn, ein direkter Tarif für Böhmische Braunkohlen mit der Aussig-Teplitzer Bahn, ein direkter Tarif für Zucker-Transporte von

Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Oesterreichischen Nordwestbahn nach Hamburg und ein direkter Tarif für Mergel-Transporte mit der Halle-Kasseler Bahn.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Für die Angestellten und Arbeiter der Bahn ist außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse eine Sterbekasse vorhanden, welche im Todesfalle eines Mitgliedes den Hinterbliebenen 50 Thlr. Sterbegeld gewährt; die Werkstatts-Arbeiter sind der allgemeinen Arbeiter-Krankenkasse beigetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Die Concession zum Bau der projektirten Zweigbahnen, und zwar: von Weißwasser nach Muskau, von Lübbenau über Senftenberg nach Camenz (Landesgrenze), von Görlitz nach Zittau und nach Reichenberg (Landesgrenze), ist unterm 9. Oktober 1871 ertheilt. Der Bau dieser Zweigbahnen wurde im Jahre 1872 in Angriff genommen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, welche gleichzeitig Mitglieder des Verwaltungsraths sind.

14a. Die provisorische Eröffnung der Bahn auf der Strecke Berlin-Cottbus erfolgte am 13. September 1866.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau der Bahn von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist.

111d. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet, es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben.

151. Die hier aufgeführten Achsmeilen haben offene Güterwagen zurückgelegt, da besondere Arbeitswagen nicht vorhanden sind.

167. Außerdem wurden noch Personen mit Extra- und Vergnügungszügen befördert, deren Anzahl nicht notirt ist.

176a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

205c. In dieser Summe sind 22 605 Thlr. Einnahmen für Extra- und Vergnügungszüge enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 167.)

247. Hierin sind auch die Kosten für Erwärmung der Personen- und Packwagen enthalten.

254. Die hier aufgeführte Summe enthält außer den geleisteten Entschädigungen auch die rückerstatteten Fahr- und Frachtgelder, die Kosten der Reparaturen fremder, auf der Berlin-Görlitzer Bahn beschädigter Fahrzeuge, sowie alle in diese Kategorie einzurechnenden Ausgaben.

300. Auf die Prioritäts-Stamm-Actien sind in den Jahren 1870 u. 1871 fünf Proc. Zinsen gezahlt.

24. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

1) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf . . . . 35,91 Meilen,
2) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg . . . . 1,72 „
zusammen 37,63 Meilen.

Außerdem hat dieselbe pachtweise übernommen:

3) die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute, später in das Eigenthum des Hamburgischen Staats übergegangene Bahn von Bergedorf bis Hamburg . . . . 2,09 „
4) die dem Staate Hamburg gehörige Theilstrecke der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von 0,60 „

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft befinden sich also . . 40,32 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 75—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die ad 1 bis 3 bezeichneten Bahnstrecken von zusammen . . . . . . 39,72 Meilen = 299,17 Kilometer, während die ad 4 bezeichnete Strecke wegen ihrer eigenthümlichen Verkehrs-Verhältnisse zu statistischen Ermittelungen ungeeignet erscheint und deshalb aus den folgenden Nachweisen ausgeschieden ist.

Die Einnahmen aus dem Betriebe dieser Verbindungsbahn betrugen 74 447 Thlr. (davon 62 170 Thlr. aus dem Transport-Betriebe), die Ausgaben dagegen 93 030 Thlr., so daß ein Ausfall von 18 583 Thlrn. zu decken war.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Bauten auf der Strecke.** In der Nähe des Bahnhofs Wittenberge ist ein 4 Fuß weiter Durchlaß mit Schleuse um 4 Ruthen verlängert worden.

Die Länge der aus Schienen des ältesten Profils bestehenden Geleise ist gegen solche neueren Profils soweit vermindert worden, daß dieselbe jetzt nur noch 0,19 Proc. von der Gesammtlänge aller Geleise beträgt.

2) **Stationsbauten.** Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichungs- und Neben-Geleise ist um 2205 lfde. Ruthen vermehrt worden. Ebenso die Zahl der Zungenweichen um 21 Stück.

In Wittenberge ist ein Theil des früheren Königl. Packhofes nebst den darauf befindlichen 2 Lastkrähnen käuflich erworben. In Hagenow ist ein Eilgutschuppen erbaut worden. In Pritzier ist ein neues Empfangsgebäude errichtet, welches außer den Expeditions- und Wartezimmern 2 Beamten-Wohnungen enthält; das bisherige Empfangs-Gebäude findet als Beamten-Wohnhaus Verwendung. In Hamburg ist ein mit 6 hydraulischen Lastkrahnen ausgerüsteter Güterschuppen erbaut, welcher dazu dient, die von Hamburg aus mit der Bahn zu versendenden Güter zollamtlich abzufertigen. Derselbe hat eine Länge von 346 Fuß, enthält 2 Güterböden von je 60 Fuß Breite und außerdem die Büreau's der Zollbeamten und die Diensträume für die Güterbeamten. Zwischen beiden Güterböden befindet sich eine überdeckte mit 3 Geleisen versehene Halle für die Eisenbahn-Wagen. Von den äußeren Längsseiten liegt die eine am Oberhafen und die entgegengesetzte an einer Fahrstraße, so daß die Anfuhr der Güter nach dem einen Güterboden zu Wasser, nach dem anderen zu Lande erfolgt.

III. **Industrielle Anlagen.** Es sind 3 Reparatur-Werkstätten vorhanden; in den beiden größeren zu Berlin und Hamburg werden auch Lokomotiven umgebaut und Wagen neu gebaut, während in der zu Wittenberge nur Reparaturen ausgeführt werden.

In Berlin besteht eine Schwellen-Tränkungs-Anstalt mit Dampfmaschine und Dampfschwellenhobel.

In Wittenberge und Bergedorf sind Coaksbrennereien mit zusammen 44 Oefen vorhanden, doch ist nur noch die letztere in beschränktem Betriebe.

In Lauenburg befindet sich eine stehende Dampfmaschine mit Drahtseilbetrieb für den Trajekt von Eisenbahn-Waggons über die Elbe nach Hohnstorf, wozu 3 Dampffährschiffe vorhanden sind.

In Berlin, Spandau, Zernitz, Neustadt, Wittenberge, Grabow und Hamburg sind Krähne zum Heben großer Lasten und außerdem in Hamburg ein Dampfkrahn vorhanden. In den Güterschuppen zu Hamburg sind hydraulische Krähne im Gebrauch.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 sind die Betriebsmittel wie folgt ergänzt resp. vermehrt worden.

In Zugang kamen a) durch Neubeschaffung: 5 gekuppelte Lokomotiven mit eben soviel Tendern, 1 sechsrädriger Personenwagen I. u. II. Klasse, 250 vierrädrige bedeckte und 95 vierrädrige offene Güterwagen, 20 vierrädrige Material-Transportwagen, sowie 8 vierrädrige Ochsenwagen; b) durch Umbau ausrangirter Wagen: 2 sechsrädrige offene Güterwagen.

Der Abgang bestand in: 1 ungekuppelten und 2 gekuppelten Lokomotiven nebst Tendern, 1 vierrädrigen bedeckten Milchwagen, 2 achträdrigen bedeckten Güterwagen, 1 sechsrädrigen offenen Kohlenwagen und 1 sechsrädrigen Ochsenwagen, welche als nicht mehr brauchbar theils den Werkstätten behufs anderweiter Verwendung des Materials überwiesen, theils öffentlich verkauft sind.

V. **Personen-Verkehr.** Seit dem 1. Mai 1872 sind an Stelle der im gegenseitigen Verkehre der Stationen Berlin bis Wittenberge einerseits und Wittenberge bis Hamburg andererseits giltig gewesenen Tagesbillets II. u. III. Klasse Hin- und Rückfahrtsbillets I., II. u. III. Klasse mit dreitägiger Giltigkeit für den Verkehr sämmtlicher Stationen unter einander eingeführt worden, welche vor Antritt der Rückfahrt bei der betreffenden Billet-Expedition zur Abstempelung vorgelegt werden müssen. Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen der Station Berlin einerseits und Spandau, Seegefeld und Nauen andererseits, ferner zwischen Hamburg einerseits und Bergedorf, Reinbeck und Friedrichsruh andererseits werden auf den genannten Stationen neben den Hin- und Rückfahrtsbillets mit dreitägiger Giltigkeit noch Tagesbillets zu gleichen Preisen ausgegeben, welche für die Rückfahrt nicht abgestempelt werden.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse (Kol. 350—369 der Tabellen) bestehen noch 2 Begräbniß-Kassen, je eine in Berlin und Hamburg, an denen die Angestellten der eigenen und mehrerer anderen Bahnen Theil nehmen.

VII. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Bahn von Wittenberge über Lüneburg zum Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn bei Buchholz, welcher im Herbst 1870 nur bei Dömitz in Angriff genommen wurde, ist auf der 5 Meilen langen Strecke von Wittenberge bis Dömitz im Frühjahr 1871 begonnen und bis zum Herbste soweit gefördert, daß mit der Verlegung des Oberbaues begonnen werden konnte. Auf der Strecke von Dömitz bis in die Gegend der Göhrde wurde der Bau im Herbst 1871 begonnen; für die übrigen Strecken wurden die speciellen Vorarbeiten ausgeführt und die Projekte ausgearbeitet.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Außerdem gehört noch ein Hilfsarbeiter zur Direktion.

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b. mitaufgeführt steht, ist zugleich technischer und Betriebs-Direktor.

11. Die nachstehenden statistischen Notizen beziehen sich nur auf 39,72 Meilen = 299,17 Kilometer, weil der im Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft stehende Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von 0,80 Meilen zu statistischen Ermittelungen ungeeignet erscheint. (Siehe ad I dieses Berichts.)

75—87. Das Anlage-Kapital (Kol 75—87) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 9) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad I), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

Kol.		Betrag	
Kol. 75.	Im Ganzen concessionirt	16 298 000	Thlr.
„ 76.	Vorarbeiten	927 636	Thlr.
„ 77.	Grunderwerb . . .	1 528 154	„
„ 78a.	Erdarbeiten	2 025 769	„
b.	Böschungen und Futtermauern	237 626	„
c.	Einfriedigungen . . .	64 862	„
d.	Wege-Uebergänge . .	61 567	„
e u. f.	Brücken (kleine u. große)	1 614 751	„
„ 79.	Oberbau	4 230 338	„
Kol 80a u. b.	Telegraphen . . .	108 457	Thlr.
„ 81.	Bahnhöfe u. Wärterhäuser	2 523 796	„
„ 83.	Betriebsmittel	1 581 084	„
„ 84.	Insgemein	1 393 960	„
„ 85.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals . . .	16 298 000	Thlr.
„ 86.	pro Meile Bahnlänge .	410 322	„
„	„ Kilometer „ .	54 477	„
„ 87a.	Stamm-Aktien . . .	9 548 000	„
„ 87c.	Prioritäts-Obligationen .	6 750 000	„

90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1870.	pro 1871.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	3 764 288 Thlr.	543 899 Thlr.
b) „ Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Reparatur von Brücken und Gebäuden rc.	1 423 293 „	93 928 „
zusammen	5 187 581 Thlr.	637 827 Thlr.

111d. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, offene Güterwagen verwendet, es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

138. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks

reducirt; dabei sind 1 Scheffel Englische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks, 1 Scheffel Englische Flammkohlen = 56 Pfd. Coaks, 1 Ctr. Schlesische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks und 1 Tonne Braunkohlen à 3 Ctr. = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

182b. Einschließlich der auch in Kol. 171 aufgeführten 5100 Hunde.

189b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 181a.) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 187d mitenthalten.

234. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterbuden und Signal-Laternen und die Heizungskosten der Dienstwohnungen der Bahn-Aufsichtsbeamten enthalten.

247. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc.

248. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt worden.

249. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

252. Desgleichen hier die Beleuchtungskosten der Expeditionslokale.

256. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien u. s. w. mitenthalten.

267. Von dieser Summe sind 138 976 Thlr. Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke, 1630 Thlr. fortlaufende Vergütung an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge und 18 584 Thlr. Ausfall bei dem Betriebe der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn.

275. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (97 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Litt. B verwendet und in Kol. 274b mitenthalten.

276a. An Dividenden sind gezahlt:
auf die Stamm-Actien Litt. A von 5 000 000 Thlr. = 10⅔ Proc.,
„ „ „ „ „ B „ 3 000 000 „ = 9¾ „ , durchschnittlich also 10,375 Proc.

284. Außerdem sind Materialien-Bestände im Werthe von 116 541 Thlr. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschluß 708 154 Thlr. betrug.

285—288. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendung aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

336. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 20 Achsbrüche, von 1858—1871 aber keinen Achsbruch.

25. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Die kleineren Brücken-Bauwerke der ganzen Bahnlinie zeigten sich für die jetzt im Betriebe befindlichen schweren Lokomotiven in ihren Oberbau-Konstruktionen zu schwach und ergaben die letzteren bei angestellten Belastungsproben ganz bedenkliche Durchbiegungen, weshalb die Ersetzung dieser Konstruktionen, welche zum größten Theil aus Fischbauchträgern, von Schienen gefertigt, bestanden, in dem einen Hauptgeleise durch entsprechend starke Blechträger und die Verstärkung derselben in dem anderen Hauptgeleise durch Vereinigung der früher unter beiden Geleisen befindlich gewesenen Fischbauchträger zu einem System beschlossen und im Jahre 1871 bei 23 Stück Brücken-Oeffnungen von 8 bis 17 Fuß Spannweite ausgeführt worden ist. Die noch rückständigen Brücken-Oeffnungen, welche den bei Weitem geringeren Theil bilden, werden im Fühjahr 1872 zum Umbau gelangen und sind die Oberbau-Konstruktionen derselben ebenfalls bereits bestellt.

Alsdann sind 180 Stück neue Warnungstafeln aus Zinkguß mit Reliefschrift beschafft und angebracht, 4754 laufende Ruthen Hecken von Weißdorn, Tannen, Flieder, Rüstern oder Hainbuchen gepflanzt und Block-Apparate zur Einrichtung von Signal-Stationen zwischen den zu weit entfernten vorhandenen Bahnstationen aufgestellt worden. Die Heckenpflanzungen und Blockstations-Einrichtungen konnten im Jahre 1871 jedoch noch nicht auf der ganzen Strecke ausgeführt werden und wird die Fortsetzung derselben im Anfange des Jahres 1872 stattfinden.

Im Innenbahnhof von Berlin sind das Empfangsgebäude, die Einfahrtshalle und die Eilgutschuppen im Rohbau hergestellt und ist mit dem inneren Ausbau dieser Gebäude begonnen worden. Die Kanalisirung, sowie die Erdarbeiten sind größtentheils vollendet und die Verlegung des Oberbaues, sowie die Herstellung der Gasleitungen begonnen worden.

Die Einschaltung einer Station Lichterfelde zwischen Steglitz und Zehlendorf ist beschlossen und die Anlage derselben begonnen worden. Auf dem Bahnhofe in Potsdam sind die Erweiterung des Güterbahnhofs mit einer Verlängerung des Güterschuppens und Verschiebung der Imprägnir-Anstalt, der Bau eines Schuppens zur Unterbringung von Salonwagen, sowie eines anderen Schuppens zur Lagerung von Hölzern, Bohlen und Brettern für die Wagen-Werkstätte, die Versetzung des Eiskellers zur Gewinnung eines Platzes für die Anlage einer größeren Halle und die Fundirungs-Arbeiten für die Vergrößerung der Lokomotiv-Werkstätte ausgeführt worden. Auf der Haltestelle Güsen ist die Errichtung eines neuen Stationsgebäudes nebst Güterschuppen angefangen und in den Fundamenten vollendet. In Burg ist ein neues Wasserstations-Gebäude im Rohbau hergestellt worden.

II. **Neue Bahnlinien.** Von Burg bis Magdeburg wird die Stammbahn durch eine vollständige Verlegung der Linie corrigirt und abgekürzt und ein neuer Bahnhof bei Magdeburg errichtet, welcher gleichzeitig eine Centralstation für den Personen-Verkehr der in Magdeburg mündenden Linien der drei betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften bilden wird.

Auf dieser im Bau befindlichen Strecke sind im Jahre 1871 ca. 69 000 Schachtruthen Boden zum Theil auf fast eine Meile Entfernung bewegt und 1200 Schachtruthen Mauerwerk für Brücken und Durchlässe, excl. Elb- und Ehlebrücke, ausgeführt worden, so daß die Gesammtleistung bis zum Schluß des Jahres 120 000 Schachtruthen Bodenbewegung und 1462 Schachtruthen Mauerwerk excl. Elb- und Ehlebrücke betragen hat.

Die Eisen-Konstruktionen der 2000 Fuß in der gesammten lichten Weite überspannenden Elbbrücke für beide Geleise und der 1240 Fuß überspannenden Ehlebrücke für ein Geleise sind aufgestellt und auch die Oberbau-Konstruktionen der kleineren Bauwerke verlegt worden. Der Bahnhof Magdeburg ist in seinen Grundzügen festgestellt, Die Erd- und Planirungs-Arbeiten, sowie die Entwässerungs-Anlagen sind ausgeführt, die Güterschuppen, Eilgutschuppen, Expeditions-Gebäude, Lokomotivschuppen, Kohlenschuppen, Wasserstationen, Filial-Werkstätten ꝛc. im Rohbau hergestellt und ist das mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftliche Stationsgebäude fundirt worden. Außerdem ist die sehr schwierige Unterführung der den ganzen Bahnhof quer durchschneidenden Ulrichs-Straße begonnen und eine provisorische Transportbahn vom alten Bahnhofe her angelegt worden.

Die definitive Feststellung der Bahnlinie zwischen der Elbe und dem Central-Bahnhofe Magdeburg hat dagegen noch immer nicht erreicht werden können, weil dieselbe mit neuen Projekten der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaften concurrirt und eine gemeinschaftliche Behandlung und Lösung der dabei auftauchenden Fragen höheren Orts verfügt war.

Auf den neuen Bahnlinien wurden die Arbeiten trotz der zu überwindenden Schwierigkeiten so gefördert, daß die 6,33 Meilen lange Strecke Magdeburg-Eilsleben-Helmstedt und die 3,79 Meilen lange Strecke Eilsleben-Jerxheim am 1. Juli 1872 zunächst für den Frachtgut- und Viehverkehr dem Betriebe übergeben werden konnte.

Für den Bau der Wannsee-Bahn (Zehlendorf-Kohlhasenbrück) ist die definitive Concession eingegangen, die Special-Projekte sind gefertigt und zur landespolizeilichen Prüfung vorgelegt.

Ebenso ist die definitive Concessionirung für den Bau der Bahn von Biederitz nach Zerbst erfolgt. Auch hier sind die Special-Projekte gefertigt und sollen dieselben binnen Kurzem zur Vorlage gelangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

75 u. 87. Außer dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale sind noch für den Umbau des Berliner Bahnhofes, den Bau der Strecken Magdeburg-Helmstedt und Eilsleben-Jerxheim, sowie für die Verlegung der Linie von Burg bis Magdeburg ꝛc. 5 000 000 Thlr. Stamm-Actien und 7 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen concessionirt. Die Actien haben an der Dividende des Jahres 1871 bereits Theil genommen. (Siehe Erläuterung zu Kol. 276).

238. Hierin sind 22 577 Thlr Abgaben, Lasten und Renten, einschließlich der Magdeburger Bahnhofs-Rente enthalten.

248. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter einschließlich der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

253. Dies ist die Differenz zwischen bezahlter und empfangener Wagenmiethe.

276. An Zinsen und Dividende sind auf die älteren 5 000 000 Thlr. Stamm-Actien 700 000 Thlr. (14 Proc.) und an Dividende für die neu emittirten 5 000 000 Thlr. Stamm-Actien (siehe Erläuterung zu Kolonne 75 u. 87) 450 000 Thlr. (9 Proc.) vertheilt, da die Zinsen für diese letzteren Actien à 5 Proc. mit 250 000 Thlr. aus dem Baufonds zu bestreiten waren. Es sind also für 10 000 000 Thlr. Stamm-Altien an Zinsen und Dividende 1 150 000 + 250 000 = 1 400 000 Thlr gezahlt.

300. An der Dividende des Jahres 1871 hat ein Actien-Kapital von 10 000 000 Thlr., an derjenigen des Vorjahres dagegen nur 5 000 000 Thlr. Theil genommen.

26. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt folgende Linien:

	Bahnkörper. Meilen.	Betriebslänge. Reichsmeil.	Bahnkörper. Meilen.	Betriebslänge. Reichsmeil.
1) die **Stammbahn** mit den Strecken:				
a) Berlin-Stettin	17,85	17,9		
b) Stettin-Stargard	4,59	4,6		
c) Neustadt-Eberswalde-Wrietzen	4,01	4,1		
d) Kanalbahn bei Niederfinow	0,08	0,1		
e) Pasewalk-Mecklenburgische Grenze	3,05	3,1		
zusammen	. .	. .	29,58	29,8
2) die **Stargard-Cöslin-Colberger** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Stargard-Cöslin	17,94	18,1		
b) Belgard-Colberg incl. Hafenbahn bei Colberg	4,91	5,0		
zusammen	. .	. .	22,65	23,1
3) die **Cöslin-Danziger** Eisenbahn	. .	. .	26,17	26,4
4) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Angermünde-Pasewalk-Stralsund	22,42	22,7		
b) Pasewalk-Stettin	4,92	5,6		
c) Züssow-Wolgast	2,35	2,4		
d) Hafenbahn bei Wolgast	0,16	0,1		
e) desgl. bei Greifswald	0,23	0,3		
f) desgl. bei Stralsund	0,38	0,4		
zusammen	. .	. .	30,46	31,5
Ueberhaupt			109,06	110,8

Die erhebliche Differenz zwischen Betriebs- und Bahnlänge der ad 4b aufgeführten Strecke Pasewalk-Stettin beruht darin, daß die Entfernung bei der Betriebslänge bis zum Bahnhofe Stettin, bei der Bahnlänge dagegen nur bis zum Abzweigungspunkte der Strecke gerechnet wird.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf der Stargard-Cöslin-Colberger Bahn wurden die Geleise mit schwebendem Stoße (einer im Jahrgange 1866 der Statistik S. 176 beschriebenen Constructionsweise) auf 6553,5 lfde. Ruthen vermehrt, auf Bahnhof Stargard der Ladeperron am Güterschuppen um 72 lfde. Ruthen verlängert und auf Bahnhof Rambin das Empfangsgebäude durch einen Anbau um 583 □Fuß Grundfläche vergrößert.

IV. **Industrielle Anlagen.** Für die Reparaturen der Transportmittel und mechanischen Vorrichtungen besteht eine Werkstatt in Stargard für die Stamm- und die Stargard-Cöslin-Colberger Bahn, eine zweite für die Vorpommersche Bahn in Greifswald und eine dritte für die Cöslin-Danziger Bahn in Stolp.

In der Werkstatt zu Stargard wurden im Jahre 1871 zus. 95 251 Tagewerke für den Gesammtlohnbetrag von 70 102 Thlr. geleistet; die Werkstatt in Greifswald leistete 30 982 Tagewerke mit einem Lohnbetrage von 21 594 Thlr.; in der Werkstatt zu Stolp betrugen die Tagewerke 8200 mit einem Lohnbetrage von 5146 Thlr. Die Tages-Verdienste eines Arbeiters waren: zu Stargard 1 Thlr. 10 Sgr. höchster, 12 Sgr. niedrigster; zu Greifswald 20 Sgr. höchster, 10 Sgr. niedrigster; zu Stolp 22½ Sgr. höchster, 12½ Sgr. niedrigster.

V. **Betriebsmittel.**

a) **Stammbahn.**

Im Jahre 1871 wurden neu beschafft: 7 Tender-Lokomotiven, 4 sechsrädrige Personenwagen I. u. II Klasse mit zus. 128 Plätzen, 12 bedeckte vierrädrige Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 2400 Ctr. und 57 offene halbhochbordige vierrädrige Güterwagen mit 11 400 Ctr. Ladungsfähigkeit. Dagegen sind ausrangirt: 2 Lokomotiven mit Tendern, 2 sechsrädrige Personenwagen I., II. u. III. Klasse, 3 sechsrädrige Personenwagen II. und III. Kl., 4 desgl. III. Kl., 2 desgl. I. u. II. Klasse, zusammen 11 Personenwagen mit 618 Plätzen; 1 bedeckter vierrädriger, 1 bedeckter sechsrädriger, 16 bedeckte achträdrige, 3 offene achträdrige Güter- und 8 vierrädrige, sowie 9 sechsrädrige Arbeitswagen.

b) **Stargard-Cöslin-Colberger Bahn.**

Neu beschafft sind: 30 bedeckte vierrädrige und 15 offene Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 9000 Ctr. und 5 offene Viehwagen; ausrangirt wurden 2 Lokomotiven.

c) **Vorpommersche Bahn.**

Ein vierrädriger Arbeitswagen wurde ausrangirt.

VI. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede von den Personenwagen zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn . . . . . 8,80 Personenmeilen und eine Einnahme von 23,753 Sgr.
" " Stargard-Cöslin-Colberger 4,83 " " " " " 12,667 "
" " Cöslin-Danziger . . . . 3,19 " " " " " 8,058 "
" " Vorpommerschen . . . . 4,31 " " " " " 11,600 "

Auf jede von den Lastwagen (excl. der Gepäck- und Arbeitswagen) zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn . . . . . 35,34 Centnermeilen und eine Einnahme von 10,665 Sgr.
" " Stargard-Cöslin-Colberger 21,38 " " " " " 6,385 "
" " Cöslin-Danziger . . . . 16,89 " " " " " 5,931 "
" " Vorpommerschen . . . . 24,96 " " " " " 8,392 "

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer den Beamten-Pensionskassen bestehen: eine Sterbekasse für die Beamten sämmtlicher Bahnstrecken excl. Stettin-Stargard, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 52 804 Thlr. abschloß und 3247 Mitglieder zählte; eine Kranken- und Sterbekasse für die Gesellen und Arbeiter der Werkstatt zu Stargard; eine desgl. zu Greifswald, eine Krankenkasse für die Gepäckträger auf dem Bahnhofe Berlin und eine desgl. auf dem Bahnhofe Stettin.

VIII. **Neue Bahnlinien** sind im Jahre 1871 nicht im Bau begriffen gewesen, dagegen ist der Bau folgender Strecken projektirt:

1) nach Swinemünde im Anschluß an die Vorpommersche Bahn,
2) von Angermünde nach Freienwalde a. O. und von Wriezen nach Frankfurt a. O.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Stammbahn.

13. Die doppelgeleisigen Strecken sind in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 184 speciell aufgeführt.

Cöslin-Danziger und Vorpommersche L.

78c. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege- Ueber- und Unterführungen enthalten.

Vorpommersche L.

80b. Hierin sind auch die Kosten der Wärter-Etablissements enthalten.

82. Ebenso hierin 1 200 000 Thlr. Beitrag zum Bau des Central-Güterbahnhofes zu Stettin.

Stammbahn.

85. Hierin ist auch der Beitrag von 1 200 000 Thlr. aus dem Baufonds der Vorpommerschen Bahn zum Bau des Central-Güterbahnhofes zu Stettin enthalten.

Stargard-Cöslin-Colberger und Cöslin-Danziger L.

85. Der Coursverlust ist hier nicht mit eingerechnet.

Vorpommersche L.

85. Von dem Anlage-Kapitale sind die Rück-Einnahmen im Betrage von 261 596 Thlr. in Abzug gebracht.

Stargard-Cöslin-Colberger und Cöslin-Danziger L.

89. Außerdem garantirt die Stammbahn ½ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Proc. beträgt.

Alle 4 Linien.

123. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

140a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 242 die sich in Folge der Repartition (siehe ad II dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

Stargard-Cöslin-Colberger und Vorpommersche E.

159b. Die hier angegebenen Meilenzahlen sind von Lokomotiv-Radreifen zurückgelegt.

Alle 4 Linien.

160 u. 161. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt. Die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

176a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf beförderte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

223. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

bei der	Stamm-bahn. Thlr.	Stargard-Cöslin-Colberger. Thlr.	Cöslin-Danziger. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Privat-Depeschen-Verkehre	3 938	845	1 104	1 686
Pächte und Miethen	23 468	2 845	2 398	4 882
Erlös für Materialien und Grundstücks-Zinsen	100 398	6 087	8	3 972
Entschädigung von anderen Bahnen für Transportmittel	40 602	28 276	36 131	93 982
Insgemein	47 345	13 378	890	3 051
Erstattungen in Folge Repartition der Kosten für Unterhaltung der Transportmittel	11 378	13 921	—	—
zusammen	227 129	65 352	40 531	107 573

238. Von den hier aufgeführten Summen kommen auf:

Heizung, Reinigung, Erleuchtung der Lokale, Bahnhöfe und der Bahn	22 475	6 611	6 145	11 425
Extraordinaire Ausgaben	19 260	6 855	5 621	6 776
zusammen	41 735	13 466	11 766	18 201

242, 243 u. 245. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 241 enthalten ist.

253. Hier sind aus dem zu Kol. 160 u. 161 angegebenen Grunde nur die residuarischen Beträge der Wagenmiethen angegeben.

256. Hiervon kommen auf:

Tagelohn der Gepäckträger, Arbeiter in den Materialien-Depots, diverser Bahnhofs-Arbeiter, Unterstützungen der Arbeiter-Kranken- und Sterbekassen	20 057	6 491	4 942	6 649
Erleuchtung der Lokale, Geräthe, Halten von Wächterhunden und Katzen	20 843	6 746	5 136	6 909
Abgaben, Versicherungs-Prämien für Gebäude, Geräthe und Materialien und extraordinaire Ausgaben	8 512	2 675	2 035	2 738
zusammen	49 412	15 912	12 113	16 296

Stargard-Cöslin-Colberger E.

274a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 139 854 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn 55 398 Thlr. beigetragen.

Cöslin-Danziger E.

274a. Die Verzinsung des Anlage-Kapitals erfolgte mit 208 591 Thlr. aus Staatsfonds und mit 29 799 Thlr. aus den Fonds der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Vorpommersche E.

274a. Außerdem hat der Staat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals 207 881 Thlr. zugeschossen.

Alle 4 Linien.

288. Außerdem waren am Jahresschlusse Materialien im Bestande, deren Werth betrug: bei der Stammbahn 66 651 Thlr., bei der Stargard-Cöslin-Colberger Bahn 34 738 Thlr., bei der Cöslin-Danziger Bahn 6 860 Thlr. und bei der Vorpommerschen Bahn 22 223 Thlr.

Cöslin-Danziger E.

289—300. Die Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn erfolgte am 1. September 1870, es kann deshalb eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

27. Braunschweigische Eisenbahnen.

I. Ueber die **Eigenthums-Verhältnisse** und die **Verwaltung** der Braunschweigischen Eisenbahnen ist das Nähere in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 217 mitgetheilt.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) die Stammbahn von Oschersleben über Jerxheim, Wolfenbüttel und Braunschweig bis zur Hannoverschen Grenze . . . . . 11,23 Meilen,
2) die Linie von Jerxheim über Börßum, Seesen, Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze . . . . . 17,31 „
3) die Zweigbahnen a) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt . . . . . 2,98 „
nebst der Kohlenbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . . . 0,41 „
b) von Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg . . . . . 4,43 „
c) von Seesen über Gittelde nach der Preuß. Grenze bei Badenhausen zum Anschlusse an die Bahn nach Osterode, eröffnet am 1. September 1871 . . . . . 2,03 „

zusammen 38,39 Meilen.

Uebertragen 38,39 Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigschen Bahnen den Betrieb der angrenzenden Preuß. Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . . 1,72 „
in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung für den Betrieb in einem, den Selbstkosten entsprechenden Maaße entschädigt wird.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 40,11 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 3c aufgeführten Zweigbahn Seesen-Preuß. Grenze . . . . 38,76 „

III. Bahn-Anlagen. Das zweite Geleise auf der Bahnstrecke von Wolfenbüttel bis Börßum ist im Jahre 1871 in einer Länge von 1,44 Meilen vollendet und dem Betriebe übergeben.

IV. Betriebsmittel. Im Jahre 1871 wurden 12 neue Lokomotiven, 10 Personen- und 138 offene Güterwagen angeschafft, dagegen 3 Lokomotiven, 4 Personenwagen, 3 bedeckte und 14 offene Güterwagen ausrangirt; es hat mithin eine Vermehrung der Betriebsmittel um 9 Lokomotiven, 6 Personen- und 121 Güterwagen stattgefunden.

V. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
a) für die Braunschweigischen Bahnen zu . . . . 39,2 Meilen,
b) für die Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu . . . . 1,8 „

13. Doppelgeleisig sind die Strecken:
von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze bei Vechelde bis Oschersleben . . . . . 11,09 „
von Jerxheim nach der Landesgrenze bei Holzminden . . . . 17,29 „
und von Wolfenbüttel bis Börßum . . . . 1,44 „
zusammen 29,82 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in den Jahrgängen 1866 und 1869 der Statistik S. 142 u. 218 speziell angegeben. Die Strecke Seesen-Landesgrenze ist, wie ad IIc dieses Berichts mitgetheilt, am 1. September 1871 dem Betriebe übergeben.

76—86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich auf die älteren Strecken von 36,36 Meilen = 273,86 Kilometern. Für den Bau des Doppelgeleises von Wolfenbüttel resp. Jerxheim bis Holzminden sind bis zum Schlusse des Jahres 1871 2 419 911 Thlr. und für den Bau der Strecke Seesen-Landesgrenze 1 074 347 Thlr. verwendet, beide Bauten sind jedoch noch nicht vollständig ausgeführt worden. Unter Hinzurechnung der vorstehend aufgeführten Summen beträgt das Anlage-Kapital 16 910 558 Thlr. überhaupt, 421 605 Thlr. pro Meile Bahnlänge (38,39 Meilen) und 55 975 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge (289,15 Kilometer).

128. Außer Holz wurden auch Holzkohlen zum Anheizen verwendet. Der Verbrauch betrug 46 853 Cbfß. überhaupt und 0,14 Cbfß. pro Nutzmeile.

133c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 42 706 Ctr. Coaks und 999 618 Ctr. Steinkohlen, zusammen 1 042 324 Ctr. verbraucht.

139a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 2,333 Sgr.

162—167. Dies ist die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. u. III. Klasse werden einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, ist nicht geführt, in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher, als die der ausgegebenen Billets.

Die angestellten Ermittelungen haben übrigens ergeben, daß von den ausgegebenen Billets im Lokalverkehre in der I. Klasse etwa 91,85 Proc. und in der II. Klasse etwa 77,02 Proc. Retourbillets gewesen sind. Danach dürfte sich die wirklich beförderte Personenzahl annähernd belaufen: in der I. Klasse auf 25 716 Personen, in der II. Klasse auf 381 797 Personen, in der III. Klasse auf 1 266 002 Personen, in der IV. Klasse auf 30 610 Personen, an Militair und Auswanderer 503 265 Personen, zusammen 2 207 390 Personen.

165. Die hier aufgeführten Personen sind auf der 0,29 Meilen lange Strecke von Holzminden bis zur Preuß. Grenze befördert worden. Auf den übrigen Strecken ist die 4. Wagenklasse noch nicht eingeführt.

183b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

184a—c. Die hier aufgeführten Meilen sind auf Grund der ausgegebenen Billets (Kol. 162—164) ermittelt worden.

211, 222, 225, 240, 266, 269, 272, 294, 296 u. 298. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der Bahnlänge, welcher für die im Betriebe gewesenen Braunschweigischen Bahnen 37,04 Meilen = 278,99 Kilometer beträgt, zu Grunde, weil weder die Einnahmen noch die Ausgaben der Bahnstrecke Vienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten sind.

Die Entschädigung, welche die Braunschweigische Verwaltung für die Betriebsleitung dieser Strecke erhalten hat, beträgt für das Jahr 1871 überhaupt 24 775 Thlr.

234. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude enthalten.

247. Desgl. hierin die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe.

272c. Das in Kol. 85 aufgeführte Anlage-Kapital ist durch den Ueberschuß mit 18,21 Proc., das in der Erläuterung zu Kol. 76—86 aufgeführte Gesammt-Anlage-Kapital von 16 910 558 Thlr. dagegen mit 14,46 Proc. verzinst.

274—280. Dem Ueberschusse von	2 445 221	Thlr.
treten noch hinzu: 1) die von den Betriebs-Ausgaben abzusetzenden, bei'm Werkstätten-Betriebe erzielten und der Betriebskasse zu vergütenden Ueberschüsse mit	20 000	„
2) die Zinsen von belegten Kapitalien mit	47 110	„
Diese	2 512 331	Thlr.
haben folgende Verwendung erhalten:		
zur Dotation des Erneuerungsfonds	483 000	Thlr.
„ „ „ Reservefonds	188 000	„
„ Zahlung der Annuität	875 000	„
„ Vertheilung unter die Actionäre als Dividende	900 000	„
„ Tantième an die Mitglieder des Aufsichtsraths	19 453	„
Uebertrag auf die Rechnung pro 1872	46 878	„
Summa wie oben	2 512 331	Thlr.

290 u. 291. Eine Vergleichung des Personen-Verkehrs mit dem Vorjahre hat nicht stattfinden können, weil die Zahl der beförderten Militair-Personen im Jahre 1870 nicht ermittelt ist.

359. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

28. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 die Linien:

a) Breslau-Königszelt-Freiburg-Altwasser-Waldenburg-Hermsdorf	9,93	Meilen,
b) Liegnitz-Königszelt-Schweidnitz-Frankenstein	12,87	„
Auf diese	22,80	Meilen

beziehen sich die nachstehenden statistischen Notizen.

c) Liegnitz-Lüben-Glogau-Grünberg-Rothenburg . . . 16,90 „

von welcher die Strecke Liegnitz-Lüben am 29. September 1869, die Stecke Lüben-Glogau am 9. Januar 1871 und die Strecke Glogau-Rothenburg am 1. Oktober 1871 dem Betriebe übergeben wurde.

Diese Linie wurde im Jahre 1871 für Rechnung des Baufonds betrieben.

Das concessionirte Anlage-Kapital der Linie Liegnitz-Rothenburg beträgt 5 300 000 Thlr., bestehend in 2 650 000 Thlr. Stamm-Aktien und 2 650 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen. Verwendet waren bis ult. 1871 5 491 250 Thlr. Die Betriebsmittel sind mit der Stammbahn gemeinschaftlich. Im Jahre 1871 wurden auf dieser Linie befördert: 202 320 Personen, 8475 Ctr. Reisegepäck, 852 948 Ctr. Frachtgut, 24 Equipagen, 873 Pferde und 8 045 Stück Rindvieh, Schweine und andere Thiere. Die Einnahmen betrugen: im Personen-Verkehre 63 712 Thlr., im Güter-Verkehre 53 354 Thlr., zusammen 117 066 Thlr., welche in den Baufonds geflossen sind, aus welchem auch die Betriebskosten und die Verzinsung des Anlage-Kapitals bestritten wurde.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) Geleise. Im Jahre 1871 wurden 1444 Stück Stahlschienen bei Umlegung resp. Auswechselung alter 5 Zoll hoher Schienengeleise zu schwebendem Stoß verwandt. Ferner wurden 2898 lfde. Ruthen 5 Zoll hohes Schienengestänge zu schwebendem Stoß umgelegt.

2) Durch die Anlage von Drahtzug-Barrièren auf der Stammbahn konnten 42 Wärterstellen eingezogen werden.

3) **Stationsbauten.** Auf Station Breslau wurde das im Vorjahre bis auf den inneren Ausbau fertig gestellte neue Empfangs-Gebäude nebst den theilweise zu Postzwecken und Dienstwohnungen bestimmten angebauten beiden Pavillons, sowie die zugehörigen Perron- und Straßen-Anlagen im Monat Oktober 1871 dem Betriebe übergeben. Auf Station Saarau wurden die zur Erweiterung des Hauptbahnhofes erforderlichen Erd- und Oberbau-Arbeiten beendet und die neuen Geleis-Anlagen dem Betriebe übergeben. Außerdem wurden auf Station Breslau 2 Fairbaum'sche Lastkrähne, auf den Stationen Königszelt, Frankenstein, Striegau, Groß-Rosen und Ober-Streit Centesimalwaagen, auf Station Freiburg eine massive Vieh- und Equipagen-Rampe errichtet und auf verschiedenen Stationen Erweiterungen und Verbesserungen der bestehenden Räumlichkeiten bewirkt.

4) **Telegraphen-Anlagen.** Zu den ult. 1870 auf den Bahnstrecken Breslau-Waldenburg-Hermsdorf und Frankenstein-Liegnitz vorhanden gewesenen 22 Kramer'schen Sprech-Apparaten mit 232 Läutewerken und 44 Morsé-Apparaten mit 9 Läute-Inductoren sind im Jahre 1871 hinzugetreten: 11 Morsé-Apparate mit einem Läute-Inductor und 4 Läutewerken.

III. **Industrielle Anlagen.** Die neue Werkstatt zu Breslau, bestehend aus einem Lokomotiv-Reparaturschuppen, einer Dreherei nebst Kesselhaus, einer Schmiede-Werkstatt und Gießerei, einem Wagen-Reparaturschuppen nebst Lackir-Werkstatt, wurde nebst den zugehörigen Neben-Gebäuden, Drehscheiben &c. soweit fertig gestellt, daß die Inbetriebsetzung dieser Anlagen im August erfolgen konnte.

In der Reparatur-Werkstatt zu Breslau wurden im Jahre 1871 durchschnittlich 134 Arbeiter beschäftigt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 wurden 4 gekuppelte Personenzug-Lokomotiven neu beschafft, eine Lokomotive dagegen ausrangirt und mit ihrem Tender verkauft. An Personenwagen wurden im Jahre 1871 neu beschafft: 1 vierrädriger Salonwagen mit 2 Salons, 4 vierrädrige Wagen I. u. II. Klasse mit Retirade und Einrichtung zur Dampfheizung, 5 vierrädrige Wagen I. u. II. Klasse ohne Retiraden und mit Einrichtung zur Dampfheizung, sowie 3 vierrädrige Wagen III. Klasse mit Dampfheizung, zusammen 13 Stück. 2 alte vierrädrige Personenwagen wurden ausrangirt. Von den vorhandenen 124 Personenwagen sind 11 Wagen I. u. II. Klasse, 6 Wagen III. Klasse und 5 Wagen IV. Klasse, zusammen 22 Stück mit Einrichtung zur Dampfheizung versehen. An Güterwagen wurden neu beschafft: 6 vierrädrige Gepäckwagen und 150 eiserne vierrädrige Kohlenwagen, während ein achträdriger Kohlenwagen, 2 vierrädrige Kohlenwagen, ein bedeckter Güterwagen und 1 vierrädriger Kalkwagen ausrangirt wurden.

V. Im **Personen-Verkehre** sind Veränderungen bezüglich der bestehenden Tarifsätze und Bestimmungen im Jahre

1871 nicht vorgekommen. Am 15. Oktober ist ein direkter Verkehr mit der Niederschlesisch-Märkischen Bahn in Kraft getreten.

VI. Im **Güter-Verkehre** sind die Tarifsätze bestehen geblieben. Mit dem 1. April 1871 ist ein direkter Verkehr mit der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn, mit dem 15. Oktober ein direkter Verbands-Verkehr mit der Märkisch-Posener Eisenbahn und mit dem 1. Mai 1871 der Schlesisch-Böhmische Verbands-Verkehr in Kraft getreten.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse bestehen eine Krankenkasse für die Werkstatts-Arbeiter, sowie ein unter den Beamten und Arbeitern selbst gegründeter und verwalteter Sterbekassen-Verein, welcher ult. 1871 ein Vermögen von 886 Thlr. hatte und 2126 Mitglieder zählte. Im Jahre 1871 sind 50 Personen gestorben und an die Hinterbliebenen derselben 2400 Thlr. Beerdigungsgeld bezahlt worden.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Mit dem 1. Oktober 1871 ist die neue Linie Liegnitz-Rothenburg in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben worden. Die Weiterführung von Rothenburg über Cüstrin und Stettin nach Swinemünde, sowie die direkte Schienen-Verbindung zwischen Breslau und Raudten sind in der Ausführung begriffen.

Außerdem ist der Bau einer Bahn von Altwasser über Friedland bis zur Böhmischen Landesgrenze in Aussicht genommen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der Betriebs-Direktor und der Special-Direktor sind gleichzeitig Mitglied des Direktorii und deshalb in Kol. 2b aufgeführt.

9, 11, 14b u. 75—85. Ueber die Betriebslänge der für Rechnung des Baufonds betriebenen Linie Liegnitz-Rothenburg, deren Betriebs-Eröffnungszeiten und Anlage-Kapitalien ist das Nähere ad I dieses Berichts mitgetheilt.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Königszelt-Altwasser.

92, 97b, 99a, 103b, 105b, 112, 115b, 116b, 118b, 119b, 154b, 155b, 156b u. 157b. Da die Betriebsmittel auch auf der Linie Liegnitz-Rothenburg verwendet wurden, so mußte diesen Durchschnitts-Berechnungen die Länge aller im Jahre 1871 im Betriebe gewesenen Strecken von 39,70 Meilen = 299,05 Kilometern zu Grunde gelegt werden.

167, 169, 178, 181 u. 182. Die auf der Linie Liegnitz-Rothenburg beförderten Personen, Reisegepäck, Güter, Fahrzeuge und Thiere sind ad I dieses Berichts speciell aufgeführt.

181a. Außerdem wurden noch 36 Leichen befördert.

218a. Für die beförderten Leichen sind 274 Thlr. vereinnahmt, welche hierin mitenthalten sind.

231. Hierin sind 939 Thlr. für Unterhaltung der Wärterbuden und der mit Telegraphen versehenen Weichensteller-Buden, sowie der darin befindlichen Utensilien enthalten.

234. Die hier aufgeführte Summe umfaßt die Kosten für Heizung, Erleuchtung und Reinigung sämmtlicher Lokale der Bahn- und Transport-Verwaltung.

237. In dieser Summe sind 1040 Thlr. Kosten der Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien in den Dienstlokalen enthalten.

238. Ebenso hierin 10 222 Thlr. Kosten für die Mitbenutzung des Bahnhofes Liegnitz.

243 u. 245. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 246 mitenthalten.

244. Hierin sind 1282 Thlr. Löhne der Wasserpumper und 506 Thlr. Kosten des Brennmaterials für die Wasserstationen enthalten.

246. Ebenso sind hierin 14 439 Thlr. Löhne der Wagenschieber, Schmierer und Putzer enthalten.

248. Dies sind die Löhne der Güterboden-Arbeiter.

29. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet,** sowie über den Fahrdienst auf der 0,3 Meilen langen städtischen Verbindungsbahn in Frankfurt a. M. enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 172 specielle Mittheilungen.

Auf der Frankfurter Verbindungsbahn wurden im Jahre 1871 befördert: in 3002 Güterzügen zwischen dem Frankfurt-Hanauer Bahnhofe und den Westbahnen 4 701 559 Ctr., zwischen den Bahnhöfen und dem Mainhafen 507 140 Ctr., sowie gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe 207 228 Ctr., in Summa 5 415 927 Ctr. Frachtgüter, ferner in 908 Schnellzügen zwischen dem Frankfurt-Hanauer und dem Main-Neckar-Bahnhofe 24 343 Personen, 4 594 Ctr. Gepäck-Uebergewicht, 234 Wagen Vieh, 13 Equipagen, 20 Leichen und 59 Hunde, endlich in 546 Militair-Extrazügen 156 635 Mann, 19 250 Pferde, 543 Geschütze, 2284 Fuhrwerke und 24 227,8 Ctr. Militair-Effekten. Die Einnahmen aus dem gewöhnlichen Frachtgut-Ueberschlag haben 19 017 Thlr. betragen, die Einnahmen für die Ueberfuhr der Personen und den bis jetzt verrechneten Theil der Militair-Transporte sind in jenen aus der Personen-Beförderung auf der Haupt- (Frankfurt-Hanauer) Bahn enthalten. Die Ausgaben für diesen Fahrdienst sind wegen theilweiser anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Dienst-Personals nicht genau auszuscheiden.

Wie die Kriegs-Ereignisse im Allgemeinen, namentlich im I. Semester bei dem Eisenbahn-Verkehre sich noch geltend machten, so wirkten sie insbesondere und zwar in beengender Weise auf den Betrieb der Verbindungsbahn, weil dieselbe für die außerordentliche Inanspruchnahme, wie sie der Truppen-Transport bedingte, nicht eingerichtet ist. Wegen andauernder Belastung und Versperrung der Verbindungsbahn konnte die Ueberfuhr der Mitteldeutschen Schnellzüge nach und von dem Main-Neckar-Bahnhof erst mit dem 15. Juli wieder beginnen und eine Statistik über die Einzelheiten des Betriebs, wie Wagenbewegung und dergl. nicht geführt werden. Die Verbindungsbahn wurde von 4462 Zügen mit eben so viel Nutzmeilen befahren.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten

Brenn- und Schmier-Materials, ferner die Ausgaben für das dabei verwendete Dienstpersonal, die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen, sowie andere Nebenkosten, sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 124a, c u. d, 125, 126a u. c, 127c, 128, 132, 138, 140, 152, 160, 241 bis 258, 268 u. 269) enthalten. Die Einahmen aus dem Frachtgut-Ueberschlag mit 19 017 Thlr. sind in Kol. 223 mitenthalten, während die übrigen Einnahmen aus dem Personen-Verkehre in den Kol. 205—211, 224, 225 u. 226a u. c enthalten sind. Dagegen sind die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen und die beförderten Personen und Güter 2c. in den Kol. 156, 157 u. 162 bis 199 außer Berücksichtigung geblieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Die durch den Anschluß der Bebra-Hanauer Bahn bedingte Vervollständigung der Bahn-Anlagen wurde je nach Bedürfniß weiter geführt und eben so wegen Steigerung des Verkehrs im Süddeutschen Verbande die Ausführung des zweiten Geleises von Hanau bis zur Bayerischen Landesgrenze begonnen. In Uebereinstimmung mit dem Bahnpolizei-Reglement wurden die Einrichtungen für eine neue Signal-Ordnung vermittelst Perron- und Halte-Telegraphen, sowie einer Läutewerk- und einer Blocksignal-Linie, Zugbarrièren, Einfriedigungen von Parallelwegen, Meilenzeiger 2c. hergestellt, Weichenstraßen verlegt und dergl. mehr. In Frankfurt a. M. wurde die äußere Ausstattung des erweiterten Bahnhofes fortgesetzt und eine große Laderampe, eine Brückenwaage, die Gasbeleuchtungs-Einrichtung, der Bau von Büreau's für Bahnhof-Inspektion und Telegraphen-Station, die Pflasterung des Mehl-freilager-Platzes und dergl. ausgeführt. Die Stationen Mainkur und Auheim erhielten die zur Aufnahme des vermehrten Güterverkehrs nothwendigen Einrichtungen. Im Güterbahnhof zu Hanau wurde die Gasbeleuchtung vervollständigt. In der mechanischen Reparatur-Werkstätte zu Hanau wurde die innere Einrichtung ergänzt und die neue Lokomotiv-Remise daselbst mit den zum Betrieb der Dampfpumpe und zur Vornahme kleinerer Reparaturen erforderlichen Maschinen und sonstigen Zubehörungen ausgerüstet.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 2 gekuppelte Güterzug-Maschinen vermehrt.

IV. **Betrieb.** Die Regelmäßigkeit des Verkehrs hatte unter den Kriegszuständen auch im Jahre 1871, insbesondere in dessen erster Hälfte, noch merklich zu leiden und mußte wegen Ueberfüllung der Bahnhöfe mit unabbringlichen Wagen, sowie wegen Embarkirung des 12. Armee-Corps auf der Station Frankfurt a. M. die Güterzufuhr für dieselbe mehrmals und zwar während 17 beziehungsweise 27 Tagen eingestellt werden. Es kann angenommen werden, daß die normalen Betriebs-Verhältnisse auf den an den Routen nach und von dem Kriegsschauplatze betheiligten Bahnen, woran die Frankfurt-Hanauer Bahn wesentlich participirte, erst mit der Einführung des Winter-Fahrplans wieder eingetreten sind. Die Betriebs-Resultate der der Kriegsperiode angehörenden Jahre 1870 und 1871 sind wegen der an Stelle des normalen Verkehrs getretenen Militair-Transporte mit jenen anderer Jahre nicht vergleichbar, ebenso wenig ist das Jahr 1871 mit dem Jahre 1870 zu vergleichen, weil das zweite Semester des Letzteren wegen der durch die Militair-Beförderung auf sämmtlichen Bahnen eingetretenen Beschränkungen und Störungen des öffentlichen Verkehrs für diesen größtentheils verloren ging und die dadurch zurückgehaltenen Reisen beziehungsweise Frachtgüter in vermehrter Menge dem Jahre 1871 zu Gute kamen. Die Truppen-Transporte umfaßten: 25 311 Mann mit Militair-Billets und einer Einnahme von 3635 Thlr., 308 132 Mann, 25 619 Pferde und 3572 Wagen und Geschütze mit einer Einnahme von 88 118 Thlr.

V. **Personen-Verkehr.** Obwohl die gegen die doppelte einfache Taxe einen Rabatt bis zu 80 bez. 87½ Proc. gewährenden Abonnements- und Schüler-Billets Seitens des Publikums so dringend gewünscht worden waren, werden dieselben trotz des lebhaften Lokal-Verkehrs nur wenig benutzt, indem die Einnahmen daraus mit 481 Thlr. nur 0,22 Proc. der Gesammt-Einnahme aus dem Personen-Verkehre betragen. Retourbillets mit zweitägiger Gültigkeit wurden 262 864 Stück für 56 221 Thlr. ausgegeben und einfache Tourbillets 449 955 Stück für 157 422 Thlr., es betragen somit die Retourbillets 36,84 Proc. der Gesammtzahl und 26,32 Proc. der Gesammt-Einnahme aus der Personen-Beförderung. Die Rundreise-Billets hauptsächlich für Touren nach Oesterreich und Italien mit nur 1252 Thlr. Erträgniß = 0,51 Proc. der Einnahmen aus der Personen-Beförderung, haben hiernach ebenfalls eine geringe Frequenz.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse besteht für die Arbeiter der mechanischen Reparatur-Werkstätte ein auf Gegenseitigkeit gegründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 115 Mitglieder zählte, 714 Thlr. vereinnahmte, an 85 Mitglieder Krankheits-Vergütungen und an sonstigen Kosten 432 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 1171 Thlrn. ult. 1871 abschloß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10b. Dies ist die von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Landesgrenze bei Kahl bis Aschaffenburg.

83. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Brems-System der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) mit 71 214 Thlr.

96a. Außerdem sind zwei zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden, welche auch bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

115—119. Dies sind die wirklichen Anschaffungskosten ohne Berücksichtigung der Ausgabe von 71 214 Thlr. für den zweimaligen Umbau.

124, 125, 126a—c u. 127c. Hierin sind auch die Leistungen auf der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

125. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen entfallen auf die Hauptbahn 47 920 und auf die Verbindungsbahn 4462.

132 u. 140. Hierin ist der Brennmaterial-Verbrauch für den Fahr- und Rangir-Dienst auf der Verbindungsbahn und die Kosten desselben mitenthalten.

169 u. 170b. Das Freigewicht im Lokalverkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Sachsen und Oesterreich à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

173. Die Postgüter werden theils nach dem Gewichte und theils nach benutzten Wagen-Achsen resp. Räumen verrechnet.

181c. Dies sind Militair-Fahrzeuge und Geschütze.

182a. Hiervon sind 25 619 Militair-Pferde.

189b u. c. Die von den Militair-Fahrzeugen und Pferden zurückgelegten Centnermeilen sind nicht notirt.

205c. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit den Militairzügen beförderten 3572 Fahrzeuge ꝛc. und 25 619 Pferde enthalten.

223. Ebenso hierin 19 017 Thlr. für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad I dieses Berichts).

228. Die Erneuerungskosten eines Theiles des Geleises zur Gewinnung von Reserve-Schienen des älteren Profils mit 9 336 Thlr. erscheinen in Kol. 287a.

230. Hierin sind 555 Thlr. Unterhaltungskosten der Mobilien enthalten.

238. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

241—257. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn enthalten. (Siehe ad I dieses Berichts.)

242. In dieser Summe sind mitenthalten: 313 Thlr. Prämien für Ersparniß an Brennmaterial, 873 Thlr. Kosten des Anheizholzes u. 399 Thlr. für Heizung zweier Dampfpumpen zur Wasserspeisung.

247. Dies sind die Kosten der sämmtlichen Beleuchtung (excl. der Werkstätte), nämlich der Verwaltungs-Büreau's, Stationen, Bahnstrecke und Wagenzüge, sowie die Unterhaltungskosten der Laternen.

248. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Gehalte und Löhne des sämmtlichen bei den Güter-Expeditionen verwendeten Personals, namentlich der Güter-Expeditoren und Expeditions-Gehilfen, Rechnungsführer und Frachtgeld-Erheber, Lade- und Bodenmeister, Spanner und Aushelfer.

249. Dies ist die Miethe für die leihweise Benutzung fremder Lokomotiven.

250a—c. Die allgemeinen Unkosten der mechanischen Reparatur-Werkstätte mit 9484 Thlr. sind pro Rate der wirklichen Reparaturkosten der Lokomotiven und Wagen repartirt und ad Kol. 250a den Lokomotiven mit 7131 Thlr., ad Kol. 250b den Personenwagen mit 1296 Thlr. und ad Kol. 250c den Lastwagen mit 1057 Thlr. zugeschlagen worden.

252. In dieser Summe sind die Kosten der Gesammtheizung der Stationen und Büreau-Lokalitäten (excl. der Bahnwärterhäuser und Werkstätte), sowie die Unterhaltungskosten der Feuerstellen enthalten.

253. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe. Die nachträgliche Abrechnung ergab ein Guthaben von 21 766 Thlr. und eine Schuld von 31 381 Thlr., demnach eine Ausgabe von 9615 Thlr.

256. Die hier aufgeführte Summe enthält die Kosten für die Instandhaltung und Complettirung verschiedener Geräthschaften und Materialien mit 3917 Thlr., der Beschädigungen am Fahrmaterial (1 auf dem Kriegsschauplatz zertrümmerter Personenwagen und 1 daselbst verbrannter Güterwagen, sowie 3 bei Zusammenstößen beschädigte Güterwagen mit 2 zertrümmerten Leiterwagen) mit 2655 Thlr., die Reparaturkosten für fremde Wagen, für welche während der Kriegsperiode kein Ersatz zu erlangen war mit 918 Thlr., die Unkosten bei Unfällen mit 288 Thlr., die Einquartirungskosten mit 200 Thlr., die Decoration der Bahnhöfe bei Truppen-Transporten ꝛc. mit 574 Thlr., der Antheil an der mit den Westbahnen gemeinschaftlichen Zollhof-Expedition und Wagen-Uebergabestelle an der Verbindungsbahn mit 1011 Thlr., verschiedene Ausgaben (Porti, Spesen bei der Personen-Beförderung ꝛc.) mit 1158 Thlr. und Gratifikationen für besonderen Diensteifer, Pensions-Aufbesserungen und Unterstützungen in Krankheits- und Sterbefällen, sowie der Familien der zur Fahne einberufenen und der im Kriege beschädigten Bediensteten mit 2509 Thlr.

273. Dies ist ein Ueberschuß aus dem Material-Conto.

279. Diese Summe wurde wie folgt verwendet: zur Tantième für die Beamten 3394 Thlr., zu Zinsen und Baukosten 2903 Thlr. und Zuschuß zur Krankenkasse der Werkstätten-Arbeiter 228 Thlr.

290. Mit Außschluß der in Militairzügen beförderten sind 132 426 Personen = 21,55 Proc. mehr befördert als im Vorjahre.

30. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1871 den oeconomischen Betrieb der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft selbstständig ausgeführt wurde.

Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten.

II. **Neue Bahnlinien.** Ueber die Verlängerung der Bahn von Itzehoe über Wilster, Taterpfahl und Meldorf nach Heide schweben die Verhandlungen.

III **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

200—204. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn nicht statt.

238. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofes Elmshorn, welche nach den diese Station berührenden regelmäßigen Zügen repartirt werden, im Betrage von 4932 Thlr. mitenthalten.

259. Desgleichen hierin der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreau's, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1696 Thlr.

31. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn umfaßte ult. 1871:

A. Folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . . 6,39 Meilen,
b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen . . . . 4,26 "
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg . . . . . . 9,91 "
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt a. M. (Einmündung in die Main-Neckar-E.) . . . . 3,54 "
nebst der mit der Main-Neckar-E. gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt a. M. . . . . 0,39 "

B. Die Worms-Alzeyer Bahn . . . . 3,97 "
C. Die Riedbahn von Darmstadt über Gernsheim nach Hofheim . . . . 5,05 "
D. Die Worms-Bensheimer Bahn . . . . 3,20 "
E. Die Rhein-Haardtbahn von Alzey nach Bingen . . . . 4,44 "
F. Von der Odenwaldbahn die Strecken:
a) von Babenhausen nach Wiebelsbach-Heubach . . . . 2,01 "
b) von Darmstadt nach Ober-Ramstadt . . . . 1,62 "
c) von Ober-Ramstadt nach Reinheim, eröffnet am 15. Mai 1871 . . . . 1,0 "
zusammen 45,69 Meilen.

Die Strecke Ober-Ramstadt-Reinheim wurde vom Tage der Betriebs-Eröffnung bis zum 1. Juli 1871 für Rechnung des Baufonds betrieben; mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 45,18 Meilen.

Außerdem wurden im Jahre 1871 noch eröffnet und auf Rechnung des Baufonds betrieben: von der Odenwaldbahn die Strecken Reinheim-Wiebelsbach-Heubach (eröffnet am 15. Juli 1871) und deren Fortsetzung nach Erbach (eröffnet am 24. Dezember 1871) . . . . 4,08 "
G. Die Bahn von Mainz nach Armsheim (eröffnet am 18. Dezember 1871) . . . . . 4,69 "
mit der Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim (eröffnet am 31. Dezember 1871) . . . 0,73 "
Ueberhaupt 55,17 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der bereits im Jahre 1870 begonnene Umbau des Stationsgebäudes zu Worms ist im Wesentlichen beendigt. Die um dieselbe Zeit in Angriff genommenen Arbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Mainz-Worms wurden weiter betrieben und ist dieses Geleise von Worms bis Nierstein gelegt und dem Betriebe übergeben. Ein theilweiser Umbau des ersten Geleises dieser Strecke wurde unter Verwendung von Schienen höheren Profils begonnen und die in den Stationen für das Linksfahren eingerichteten Weichen zum Rechtsfahren umgelegt. Zur Einführung der Mainz-Alzeyer Bahn in den Bahnhof Mainz mußten die Geleise der Mainz-Binger Bahn benutzt und diese durch Weichen mit der ersteren Strecke verbunden werden.

Das zweite Geleise auf der Bahnstrecke Mainz-Aschaffenburg zwischen Weiterstadt und Darmstadt kam zur Vollendung und konnte am 25. März 1871 dem Betriebe übergeben werden.

Die Arbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises der Rheinbrücke wurden wieder aufgenommen und die Eisenconstructionen des Viadukts für die Bahn von Mainz nach Worms und für die erste und zweite Stromöffnung montirt und freigehängt, so daß noch das Abtragen der Rüstungen vorgenommen werden konnte. In der Station Bischofsheim kamen mehrere Geleise zur Ausführung, eine große Vieh-Verladerampe wurde daselbst hergestellt und in der Station Stockstadt das definitive Stationsgebäude, der Güterschuppen mit Magazin, ein Abtritt und Stall vollendet. Das Geleise in der Curve zunächst dem Bahnhofe Darmstadt wurde wegen der Ausführung eines besonderen Geleises für die Einmündung der Riedbahn umgebaut. Das Geleise zur selbstständigen Einführung der Riedbahn in den Bahnhof Darmstadt wurde fertig gestellt und am 15. März zuerst befahren.

Auf der Strecke Worms-Alzey hatten sich in dem Einschnitte bei Monsheim bedeutende Erdmassen in Bewegung gesetzt, die behufs der Räumung von da in die Station Monsheim zu späterer Verwendung gebracht wurden. Die Arbeiten an dem definitiven Stationsgebäude zu Hofheim sind begonnen.

Auf der Alzey-Binger Strecke kamen in den Stationen noch verschiedene Herstellungen zur Ausführung. In der Station Alzey wurden die Güterhalle, die Kohlenlager, die Zufuhrstraße, sowie die Drainirung des Bahnhofsplanums fertig gestellt, in der Station Bingen die Lokomotiv-Remise, Wagenhalle, Güterschuppen; auch ist der größte Theil der Geleis-Anlagen vollendet.

Mit den Bauarbeiten für das definitive Stationsgebäude und die provisorische Lokomotiv-Remise in der Station Armsheim wurde begonnen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 12 Lokomotiven, 30 Personen-, 6 Gepäck- und 222 Güterwagen vermehrt. Dagegen wurden 2 Lokomotiven und 5 Personenwagen ausrangirt und 4 weitere Personenwagen wurden zu Material-Transport-Wagen abgeändert.

Zur Ablieferung in nächster Zeit gelangen ferner: 10 gekuppelte Schnellzug-Lokomotiven, 6 Güterzug-Lokomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen, 3 Güterzug-Lokomotiven mit je 4 gekuppelten Achsen, 15 Personenwagen I. u. II. Klasse, 20 Personenwagen III. Klasse, 6 Gepäckwagen mit Retiraden und 200 offene Güterwagen.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Bauarbeiten der verschiedenen neuen Bahnlinien wurden größtentheils vollendet.

Auf der Mainz-Alzeyer Bahnlinie konnten in den Gemarkungen Gonsenheim und Mombach im Monate August d. J. 1871 die Bauarbeiten in Angriff genommen werden, nachdem mit der Festungsbehörde ein Uebereinkommen über die Führung der Bahn in dem Festungsbereiche getroffen war. Es gelang bis Ende Dezember die Erdarbeiten und Kunstbauten in den beiden Gemarkungen zum größten Theile zu vollenden. In den übrigen Gemarkungen waren die Erdarbeiten und Kunstbauten meist schon Mitte des Jahres gefertigt. Die Arbeiten an dem Tunnel bei Klein-Winternheim wurden unausgesetzt betrieben, das Hauptgewölbe und Sohlengewölbe geschlossen, an ersterem mehrere Stellen wegen eingetretener Profilverengung ausgewechselt und die beiden Portale aufgeführt. Ueber dem Tunnelgewölbe wurde ein Wasserstollen getrieben. Die übrigen Arbeiten daselbst kamen zur Vollendung.

An dem Damm bei Nieder-Olm, an dem Ober-Olmer Einschnitte und an mehreren anderen, zwischen Nieder-Olm und Armsheim gelegenen Stellen des Bahnkörpers, an welchen die Erdmassen in Bewegung gerathen waren, mußte fortwährend gearbeitet werden und gelang es durch Anlage von Entwässerungen, durch Entlastungen &c. diese Rutschen zum Theile zu beseitigen.

Bis zu Anfang Dezember war das Hauptgeleise der ganzen Strecke gelegt, die Stationen &c vollendet und konnte die Bahn am 18. Dezember dem Verkehre übergeben werden.

Die Arbeiten an der Zweigbahn Armsheim-Flonheim wurden theils durch Differenzen mit der Gemeinde Lonsheim, theils durch die ungünstige Witterung sehr verzögert; die Bahn gelangte erst Ende Dezember in betriebsfähigen Zustand und wurde am 31. desselben Monats dem Verkehre übergeben.

Die Erdarbeiten und Kunstbauten für die Bahnstrecke Alzey-Grenze sind in der Gemarkung Alzey vollendet; in den übrigen Gemarkungen konnten dieselben erst Anfang Oktober in Angriff genommen werden.

Zur selben Zeit wurden auch die Arbeiten der Bahnstrecke Monsheim-Grenze gegen Bockenheim begonnen und konnte der größere Theil der Erdarbeiten fertig gestellt werden. Der Bau der Gurtbachbrücke ist angefangen und sind in der Station Monsheim die für die Einmündung dieser Strecke erforderlichen Arbeiten vorgenommen.

Für die Strecke Monsheim-Wachenheim-Grenze wurden die Erdarbeiten zunächst in der Gemarkung Monsheim und später in der Gemarkung Wachenheim in Angriff genommen und die Kunstbauten theilweise vollendet.

Die Arbeiten an der Odenwaldbahn von Darmstadt nach Erbach bestanden auf der Strecke Darmstadt-Wiebelsbach-Heubach hauptsächlich in kleineren Planirungs-Arbeiten; von dort bis nach Erbach wurden die in Bewegung gekommenen Böschungen in dem Hetschbacher Tunnel-Voreinschnitte und die Dammrutschungen in der Gemarkung Zell hergestellt, kleinere Regulirungs-Arbeiten ausgeführt und die Kunstbauten beendigt.

Die Vollendung der Arbeiten in dem Tunnel bei Frauen-Nauses wurde durch den am 15. April 1871 erfolgten Einsturz eines 44,6 Fuß langen Stücks Tunnelgewölbe verzögert. Die Bewältigung des Bruches konnte des mächtigen Gebirgdruckes wegen nur langsam vorangehen und war es erst Anfangs Dezember möglich, das Gewölbe daselbst zum Schlusse zu bringen. Der Sicherheit wegen wurde in der ganzen Länge des Tunnels ein Sohlengewölbe eingezogen, auch sind, um die Gewölbe möglichst trocken zu legen, Entwässerungs-Stollen hergestellt. Einige stark gedrückte Stellen des Tunnel-Mauerwerks mußten ausgewechselt werden. Sämmtliches Mauerwerk wurde verfugt und der Wasserableitungs-Kanal hergestellt.

Das Geleise dieser Strecke wurde zwischen Ober-Ramstadt und Reinheim und zwischen Lengfeld und Wiebelsbach-Heubach im Frühjahr, zwischen Reinheim und Lengfeld und zwischen Wiebelsbach-Heubach und Erbach, mit Ausnahme des Tunnels bei Frauen-Nauses, Mitte des Jahres gelegt.

Mit dem durch die Einmündung der Odenwaldbahn nöthig gewordenen Umbau, beziehungsweise der Erweiterung des Bahnhofs Darmstadt wurde begonnen und an der Ostseite des provisorischen Stationsgebäudes ein Güterschuppen und ferner die Lokomotiv-Remise mit Anbauten errichtet.

Die Arbeiten für die Unterführung des Landwehrweges sind in Angriff genommen, ein Theil der Widerlager ist bereits aufgemauert, die eisernen Träger hierfür wurden montirt und ein anderer Theil zugewölbt.

Vor dem demnächst zur Ausführung kommenden definitiven Stationsgebäude ist eine Drehscheibe aufgestellt, ein Theil der Perronfundamente und ein Entwässerungs-Kanal gefertigt. In der Station Nieder-Ramstadt-Traisa ist das definitive Stationsgebäude vollendet.

Wie bereits ad I dieses Berichts erwähnt, wurde die Bahnstrecke Darmstadt-Erbach successive eröffnet, am 24. Dezember 1871 erfolgte die Inbetriebnahme der ganzen Linie.

V. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 5 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände, für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagen-Verwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Ober-Betriebs-Inspektor, für den Güterdienst durch den Ober-Güter-Inspektor und für die Material- und Magazin-Verwaltung durch den Ober-Material-Inspektor.

   Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

11. Wegen der für Rechnung des Baufonds betriebenen 9,49 Meilen siehe ad I dieses Berichts.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Mainz-Bingen (4,26 Meilen), Gustavsburg-Darmstadt (3,99 Meilen) und Worms-Nierstein (4,07 Meilen).

125. Diese 20 020 Nutzmeilen, welche auf den für Rechnung des Baufonds betriebenen Linien (siehe ad I dieses Berichts) und auf fremden Bahnen zurückgelegt wurden, sind sowohl bei den auf den Brennmaterial-Verbrauch, als auch bei den finanziellen Resultaten außer Ansatz gelassen.

160 u. 161. Da sich noch sehr viele Abrechnungen über die Wagenmiethe in der Schwebe befanden, so kann dieselbe nicht genau angegeben werden.

169. Außerdem wurden noch 163 914 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfund zu rechnen sind.

170b. Freigewicht wird nur in einigen direkten Verbänden gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

182b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 29 352 Wagenladungen Thiere befördert.

208. Hierin sind 4524 Thlr. Einnahmen für Traglasten enthalten.

234. Einschließlich der Kosten für Heizung der übrigen Dienstlokale.

243 u. 245. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die Arbeitslöhne sind in Kol. 241 mitenthalten, da das Schmieren von den Heizern und Wagenwärtern besorgt wird.

253. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

272c. Bei Berechnung dieses Procentsatzes konnte nur das für die älteren Linien (ad I A, B u. C dieses Berichts aufgeführt) von 33,02 Meilen verwendete Anlage-Kapital von 19 591 680 Thlr. in Ansatz gebracht werden, da das Anlage-Kapital der im Betriebe gewesenen neuen Linien von demjenigen der im Bau begriffenen Linien nicht zu scheiden war, der Ueberschuß dieser neuen Linien auch nur 79 422 Thlr. betragen hat und bei der Berechnung des Procentsatzes unberücksichtigt geblieben ist.

275. Die Eisenbahnsteuer, welche für die auf Preußischem Gebiete liegende Strecke bezahlt wurde, ist in Kol. 235 mitenthalten.

276. An dieser Dividende hat ein Actien-Kapital von 12 132 287 Thlr. Theil genommen.

32. Homburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Die seither auf den Stationen im Gebrauche befindlich gewesenen Magnetzeiger nach dem System Siemens und Halske wurden durch Morse-Apparate ersetzt; auch wurden die durch die Einführung des Bahnpolizei-Reglements bedingten Vervollständigungen der Betriebs-Einrichtungen zum größten Theile ausgeführt, namentlich sind Glockenzüge bei den Zugbarrièren hergestellt, der Umbau des Abfahrtsperrons zu Homburg und der Perrons zu Rödelheim vollendet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

87a. Die Actien bestehen aus 4000 Stück Littr. A und 4000 Stück Littr. B zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die letzteren haben jedoch bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

238. Hierin sind 2781 Thlr. Vergütigung enthalten, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes zu Frankfurt a. M. zahlt.

276. Wie in der Erläuterung zu Kol. 87a erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Littr. A zum Empfange von Dividende berechtigt.

33. Kirchheimer Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet,** die Mitbenutzung des Bahnhofes in Unterboihingen und der Güterwagen der Württembergischen Staats-E. ist das Nähere in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 202 enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Da die von der Kirchheimer Eisenbahn übernommenen Beamten der Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung Theilnehmer der Pensionskasse für die Württembergischen Staats-Eisenbahn-Beamten verblieben sind, so ist nur eine Unterstützungs-Kasse gegründet, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 314 Thlr. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Der gegen das concessionirte Actien-Kapital mehr verwendete Betrag von 22 600 Thlr. ist durch Anleihen gedeckt worden.

86. Da die Bahn nur 0,843 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

102a. Dies sind Post- und Gepäckwagen.

165. Hier ist die Anzahl der auf „Zugmeister-Billete" beförderten Personen (welche dem Binnenverkehre hinzugerechnet sind) aufgeführt worden.

168d. Die hier notirten Personen sind im Durchgangs-Verkehre zwischen Unterboihingen und Plochingen befördert worden.

238. Dies ist die für die Mitbenutzung der Strecke zwischen Unterboihingen und Plochingen der Württembergischen Staatsbahn gezahlte Entschädigung.

240. Bei diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Entschädigung an die Württembergische Staatsbahn außer Berechnung gelassen.

34. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach der Schaumburg-Lippeschen Grenze bei Minden . . . . . 35,446 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen . . . . . 0,364 „

b) „ Oberhausen nach Ruhrort . . . . . 1,276 „

c) „ Berge-Borbeck nach Stadtbahnhof Essen . . . . . 0,410 „

d) „ Gelsenkirchen nach Wattenscheid und der Zeche Carolinenglück 0,922 „

e) „ Wattenscheid nach Wanne (früher Pluto-Bahnhof) . . . . 0,685 „

f) „ Oberhausen nach der Niederländischen Grenze bei Emmerich 9,614 „

B. Die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen . . . . . 22,024 „

mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen . . . . . 2,283 „

zusammen 73,024 Meilen.

Hiervon sind verpachtet:

1) an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen die Strecke von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von . . . . . 0,546 Meilen,

2) an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von . . . . . 1,561 „

zusammen . . . . . 2,107 „

Es verbleibt mithin eine Gesammtlänge von 70,917 Meilen.

Von der im Bau begriffenen Venlo-Hamburger Bahn wurde am 1. September 1871 die 6,763 Meilen lange Theilstrecke von Münster bis Osnabrück für den Personen- und Güterverkehr eröffnet, so daß von diesem Tage

ab 15,696 Meilen der Venlo-Hamburger Bahn — die Strecke von Wanne bis Osnabrück — im Betriebe waren und zwar für Rechnung des Baufonds.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rhein- und Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen.** a) Geleise. Der Bestand an Schienengeleisen ist in Folge Erweiterung mehrerer Bahnhöfe von 154,0 Meilen im Vorjahre auf 155,379 Meilen gestiegen. Davon kommen 40,307 Meilen auf das zweite und 2,636 Meilen auf das dritte Geleise. Letzteres ist ausgeführt auf den Strecken:

von Oberhausen nach Borbeck	in einer Länge von . . .	1,012 Meilen,
„ Borbeck „ Altenessen	„ „ „ „	0,153 „
„ Altenessen „ Zeche Zollverein	„ „ „ „	0,312 „
„ Wanne „ Herne	„ „ „ „	0,500 „
„ Dortmunder Hütte bis zur Zeche Hansa	„ „ „ „	0,406 „
„ Dortmund nach dem Zinkwerke Funkenberg	„ „ „ „	0,243 „
	zusammen	2,626 Meilen.

Auf der Strecke Wanne-Osnabrück befinden sich, einschließlich des zweiten Geleises von 1,161 Meilen Länge, im Ganzen 20,953 Meilen Bahngeleise.

b) **Bauten auf freier Bahn.** Zur Erleichterung der Abfuhr der Eisenerze aus dem Daade-Thale wurde zwischen den Stationen Betzdorf und Herdorf eine neue Erzladestelle Daaden etablirt, welche sich an das Hauptfahrgeleise anschließt und 2 Schienengeleise von ca. 103 Ruthen Länge enthält. Die Bedienung dieser Ladestelle, auf welcher auch ein elektrischer Telegraphen-Sprechapparat aufgestellt ist, geschieht durch besondere Züge von der Station Betzdorf aus.

In ähnlicher Weise ist zur bequemeren Herausschaffung und Verladung der Eisenerze aus den Gruben der Umgegend, sowie zur Entlastung des Bahnhofes Niederschelden zwischen den Stationen Kirchen und Niederschelden eine neue Erzladestelle bei Brachbach angelegt, welche mit mehreren Schienengeleisen, den erforderlichen Weichen und Erzlager-Plätzen und auch mit elektrischem Telegraphen-Apparat, wie jede andere Station, versehen ist.

c) **Stationsbauten.** Die Haltestelle Troisdorf ist in Folge des Anschlusses der rechtsrheinischen Bahn zu einer vollständigen Station eingerichtet, es wurden auf derselben ein neues Stationsgebäude gemeinschaftlich mit der Rheinischen Bahn und ein neuer Güterschuppen erbaut, sowie die erforderlichen Geleise ausgeführt.

d) **Telegraphen-Anlagen.** Die Zahl der Dienst-Depeschen, welche im Laufe des Jahres auf 1880 359 Stück gestiegen ist, hat besonders im Kohlenreviere so stark zugenommen, daß die vorhandenen 4 Sprechleitungen Köln-Minden, Köln-Hamm, Köln-Osnabrück und die von Station zu Station fortgeführte Lokal-Leitung nicht mehr ausreichend waren; es wurde daher die vorhandene Leitung der Karolinenglücker Zweigbahn, welche die Stationen Gelsenkirchen, Wattenscheid und Wanne verbindet, bis Dortmund ausgedehnt und außer dieser Station auch Herne in diese Leitung aufgenommen.

Außerdem ist für diejenigen Depeschen, welche zur Disposition der Wagen täglich in großer Anzahl abzugeben sind, eine besondere Leitung auf der Strecke Oberhausen-Hamm mit Aufnahme sämmtlicher Stationen angelegt worden.

III. **Betriebsmittel.** Zu den vorhandenen Beständen sind im Laufe des Jahres 1871 hinzugekommen: 16 Personenzug-Maschinen, 32 Güterzug-Maschinen, 203 bedeckte und 1207 offene Lastwagen; dagegen wurden vier alte leichte Maschinen (2 für Personenzüge und 2 für Güterzüge), 1 Gepäckwagen, 6 bedeckte und 106 offene Lastwagen ausrangirt. Der Fuhrpark bestand demnach am Schlusse des Jahres aus 369 Lokomotiven mit 314 Tendern, 221 Personenwagen, 65 Gepäckwagen (excl. derjenigen Wagen, welche den Verwaltungen der westlichen Gruppe des Norddeutschen Verbandes und den Verwaltungen der Berlin-Kölner Verbandes gemeinschaftlich gehören) und 10 509 Lastwagen aller Art. Die Ausgaben für die Neubeschaffungen im Jahre 1871 belaufen sich auf 2 113 541 Thlr.

IV. **Betrieb.** Die in den ersten Monaten des Jahres 1871 noch andauernden zahlreichen Militair-Transporte nach und von dem Kriegsschauplatz, sowie die vom Monat Juni ab auszuführenden Rücktransporte der Truppen und Gefangenen machten die Gestellung von 820 Extrazügen, darunter 96 Züge mit Gefangenen und 37 Züge mit Verwundeten, nothwendig, welche zusammen 20 662 Meilen oder durchschnittlich pro Zug 25,2 Meilen durchlaufen haben. Außerdem aber mußten zur Ausführung dieser Transporte 367 Züge mit leeren Wagen gefahren werden, welche zusammen 6348 Meilen zurücklegten, so daß überhaupt für militairische Zwecke 1187 Extrazüge mit 27 010 Zugmeilen zur Beförderung gekommen sind. Transportirt wurden: 728 225 Militair-Personen, 132 059 Ctr. Militair-Effekten, 6907 Stück Geschütze und sonstige Militair-Fahrzeuge und 47 454 Stück Militair-Pferde, wofür im Ganzen 1 177 818 Thlr. aufgekommen sind.

V. **Neue Bahnlinien.** Venlo-Hamburger Bahn. Der Bau der Rheinbrücke bei Wesel ist in raschem Fortgange begriffen und auf der Bahnstrecke Wesel-Haltern mit Legung des Oberbaues begonnen worden. Die Bahnstrecke Münster-Osnabrück wurde, wie bereits ad I dieses Berichts erwähnt, am 1. September 1871 dem öffentlichen Verkehre übergeben und auf der anschließenden Strecke Osnabrück-Bremen, sowie auf der Strecke Harburg-Hamburg ist der Bau soweit gefördert, daß die Betriebs-Eröffnung am 1. Dezember 1872 erfolgen kann. Die Arbeiten auf der Strecke Bremen-Harburg sind nach Beendigung längerer Verhandlungen mit den Königlichen Behörden über die Richtung der Bahnlinie kräftig in Angriff genommen worden. Die ebenfalls zur Venlo-Hamburger Bahn gehörende, etwa ⅘ Meilen lange Bahnstrecke von Essen nach Altenessen ist vollendet und am 1. Juni 1872 dem Betriebe übergeben worden.

Von der Emscherthalbahn war die Strecke Wanne-Schalke bereits im Oktober 1871 betriebsfähig hergestellt.

Die im Ganzen etwa 1,5 Meilen lange Scheldethalbahn, welche dazu bestimmt ist, die Eisenerze aus den Gruben des Scheldethales zum Weiterversand auf der Köln-Gießener Bahn nach Dillenburg zu schaffen, ist mit Rücksicht auf diese Transporte und bei den starken Steigungen und scharfen Krümmungen als secundaire Bahn

behandelt und nur eingeleisig ausgebaut, aber in solcher Weise hergestellt worden, daß das Betriebs-Material der Hauptbahnen auf dieselbe übergehen kann.

Die Bahnstrecke von Dillenburg bis Oberscheld nebst der Abzweigung nach dem Nicolaus-Stollen ist im Februar 1872 und die Strecke von Oberscheld bis zur „eisernen Hand“ im August desselben Jahres dem Betriebe übergeben worden.

VI. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

13. Die zweigeleisigen Bahnstrecken sind in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 195 und die dreigeleisigen Strecken ad II dieses Berichts speciell aufgeführt.

14b. Der Betrieb ist zuerst eröffnet: auf der ganzen Bahn von Deutz nach Minden am 15. Oktober 1847, auf der ganzen Bahn von Oberhausen bis zur Niederländischen Grenze am 20. Oktober 1856, auf der ganzen Bahn von Köln (Deutz) nach Gießen am 12. Januar 1862.

75. In dieser Summe sind 13 000 000 Thlr. Entschädigung an den Staat für die Ablösung der Amortisation des ursprünglichen Actien-Kapitals enthalten. Dieselben sind deshalb in der in Kol. 85 aufgeführten Summe nicht berücksichtigt.

85 u. 86. Von dieser Summe sind die extraordinären Einnahmen mit 2 389 905 Thlr. in Abzug zu bringen, wodurch sich das wirklich verwendete Anlage-Kapital auf 65 467 121 Thlr. überhaupt oder 896 515 Thlr. pro Meile und 119 028 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d u. 102d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich: a) mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung 12 sechsrädrige kombinirte Personen-Postwagen, 36 sechsrädrige Courierzug-Personenwagen und 27 sechsrädrige Gepäckwagen; b) mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Bahn 48 sechsrädrige Personenwagen und 12 sechsrädrige Gepäckwagen.

An den Beschaffungskosten dieser gemeinschaftlichen Wagen ist die Gesellschaft mit 146 309 Thlrn. beziehungsweise mit 99 548 Thlrn. betheiligt.

107. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

110b. Im Ganzen sind 3788 eiserne und 20 333 gußstählerne Achsen vorhanden.

125. In dieser Zahl sind 55 038 Nutzmeilen enthalten, welche auf Venlo-Hamburger Bahnstrecken zurückgelegt wurden. Dieselben sind deshalb bei Berechnung der Durchschnittssätze in den Kol. 225, 258 u. 269 unberücksichtigt gelassen.

140a. In diesem Betrage ist auch die Dienstgutfracht enthalten, welche für alle im Dienst transportirten Kohlen mit 1 Pf. pro Centner und Meile berechnet wird.

141a, 146a, 148a u. 151. Von den hier aufgeführten Achsmeilen sind auf Venlo-Hamburger Bahnstrecken zurückgelegt: von Personenwagen 343 844 Achsmeilen, von Gepäckwagen 112 622 Achsmeilen, von Güterwagen 541 304 Achsmeilen, von Arbeitswagen 274 913 Achsmeilen.

154—157. In diesen Angaben sind die vorerwähnten, auf Venlo-Hamburger Bahnstrecken zurückgelegten Achsmeilen, sowie 14 088 Achsmeilen, welche die Arbeitswagen auf fremden Bahnen durchlaufen haben, außer Berechnung geblieben.

189b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt worden sind, über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge sind specielle Notizen nicht geführt worden.

200—204. In diesen Angaben sind auch die Ergebnisse des Depeschen-Verkehrs der 10 Telegraphen-Stationen auf der Strecke Wanne-Osnabrück der Venlo-Hamburger Bahn enthalten, auf welchen im Ganzen 5374 Privat-Depeschen mit einem Ertrage von 1013 Thlr. zur Beförderung kamen. Der Antheil dieser Bahnstrecke an der Einnahme aus der Depeschen-Beförderung beträgt 826 Thlr.

223. Hierin sind 96 936 Thlr. für die verpachteten Bahnstrecken und 107 141 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rhein- und Schiffbrücke bei Köln enthalten.

228. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Ausgaben mit zusammen 651 781 Thlr. enthalten.

239 u. 240. Nach Abzug der voraufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommenen Beträge stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1 312 374 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf 18 506 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge auf 2457 Thlr.

250a u. c. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden 134 919 Thlr. beziehungsweise 24 473 Thlr. aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestritten.

250d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstations-Gebäude, der Wasserhebungs-Maschinen und der Werkzeuge aufgenommen.

257 u. 258. Bleiben die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge unberücksichtigt, so stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Transport-Verwaltung auf 3 207 411 Thlr. oder pro Nutzmeile auf 3,86 Thlr. und pro Achsmeile auf 2,36 Sgr.

259. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

264. In dieser Summe sind 51 269 Thlr. für Kommunal-Steuern enthalten.

268 u. 269. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellt sich die wirkliche Betriebs-Ausgabe auf 4 689 710 Thlr., oder pro Meile Bahnlänge auf 66 129 Thlr., pro Kilometer Bahnlänge auf 8 780 Thlr. und pro Nutzmeile auf 5,64 Thlr.

272a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 224) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 268).

274b. Außer dieser Summe sind zur Amortisation der Anleihen noch 65 424 Thlr. verwendet worden, von welchem

Betrage der Staat 38 524 Thlr. zur Amortisation des Anlage-Kapitals der festen Rheinbrücke bei Köln zu zahlen hatte, und der Rest von 26 900 Thlr. aus dem Betriebs-Ueberschusse der Oberhausen-Arnheimer Bahn pro 1869 zur Amortisation des Bau-Kapitals dieser Bahn reservirt worden war.

278. Der hier nachgewiesene Zuschuß zur Beamten-Unterstützungskasse ist ein extraordinairer. Der regelmäßige Beitrag, welcher unter den Betriebs-Ausgaben der allgemeinen Verwaltung (Kol. 264) Verrechnung findet, beträgt 9600 Thlr.

296. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Erläuterung zu Kol. 268 und 269) haben 600 228 Thlr. = 14,65 Proc. bez. 8464 Thlr. pro Meile Bahnlänge mehr betragen, als im Vorjahre.

35a. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Das Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie leitet auch den Betrieb der angrenzenden Cottbus-Großenhainer Eisenbahn gegen eine Entschädigung von 55 Proc. der Gesammt-Brutto-Einnahme. Die Betriebsmittel werden, da die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn noch keine besitzt, von der Leipzig-Dresdener Bahn gestellt.

II. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben und umfaßte:

1) die Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von	15,33	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Pristewitz nach Großenhain	0,68	„
b) „ Coswig „ Meißen	1,20	„
3) die Bahn von Borsdorf über Grimma, Leisnig, Döbeln und Nossen nach Meißen von	12,82	„
zusammen	30,03	Meilen.

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preuß. Grenze von 1,34 Meilen, welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 200 Güterwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der Bevollmächtigte und Betriebs-Direktor bezieht außer seinem Gehalte eine Tantième von ¼ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinns, welche pro 1871 . . 2851 Thlr. betragen hat.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen für die Strecke: Leipzig-Riesa-Dresden zu 15,8 Meilen, Borsdorf-Meißen-Coswig zu 12,6 Meilen und Pristewitz-Großenhain zu 0,7 Meilen, wobei zu bemerken ist, daß die Entfernungen der einzelnen Stationen der Borsdorf-Coswiger Bahn sowohl unter sich, als für die ganze Strecke zum Zwecke der Tarifberechnung dergestalt reduzirt worden sind, daß die Distance Leipzig-Dresden via Döbeln-Meißen mit derjenigen via Riesa vollständig gleichgehalten ist.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden und die Zweigbahn Coswig-Meißen.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der neuen Linien sind in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 227 speziell aufgeführt.

76—81. Eine spezielle Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungs-Gebäudes im Jahre 1857 sämmtliche, die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden betreffenden Notizen vernichtet worden sind.

87c. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

92, 97b, 99a, 101b, 103b, 105b, 112, 115b, 116b, 117b, 118b u. 119b. Diesen Durchschnittsberechnungen liegen 40,83 Meilen = 306,03 Kilometer zu Grunde, weil die Betriebsmittel sowohl für die Leipzig-Dresdener als die Cottbus-Großenhainer Bahn benutzt werden. (Siehe ad I dieses Berichts.)

96d. Hierin sind 1 Salon- und 1 Krankenwagen enthalten, welche bei Angabe der Plätze (Kol. 98) unberücksichtigt gelassen sind.

150. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nur mit Einschluß der Gepäckwagen angegeben werden, weil die von den Wagen zurückgelegten Achsmeilen nicht getrennt notirt werden.

166 u. 167. Außerdem sind noch Militair-Personen auf Requisitionsscheine befördert worden, ohne daß eine spezielle Notirung der Anzahl stattgefunden hat.

178. Ebenso sind außer den hier aufgeführten noch Güter in „Achsladung" befördert worden. Die Anzahl der beförderten Achsen betrug 2959.

189a. Dies sind die von den Gütern in „Achsladung" zurückgelegten Centnermeilen.

205d. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einnahmen für die auf Requisitionsscheine beförderten Militair-Personen 2c. (siehe Erläuterung zu Kol. 166 u. 167).

217. Dies sind die Einnahmen für die in Achsladungen beförderten Güter (siehe Erläuterung zu Kol. 178).

218c. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Einnahmen für außergewöhnliche Militair-Transporte 2c.

223. Außer der Wagenmiethe (136 164 Thlr.) und der Einnahme für die verpachtete Strecke von Leipzig bis zur Preuß. Grenze (114 704 Thlr.) enthält die hier aufgeführte Summe auch 55 Proc. der Brutto-Einnahme der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn im Betrage von 91 290 Thlr.

235. Hierin ist auch die „Gewerbesteuer" enthalten.

247. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

251. Die hier aufgeführte Summe ist für die Anschaffung von 4 Lokomotiven, 200 Güter- und 1 Salonwagen verausgabt worden.

264. Diese 105 937 Thlr. repräsentiren die Betriebs-Ausgaben der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn.

266. Bei diesen Durchschnitts-Berechnungen sind die vorstehend aufgeführten 105 937 Thlr. außer Berechnung gelassen.

35b. Cottbus-Großenhainer Eisenbahn.

I. Der **Betrieb** der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn ist von dem Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie übernommen worden, wofür letztere aus der Gesammt-Brutto-Einnahme 55 Proc. Antheil erhält.

Der aus 4 ordentlichen Mitgliedern bestehende Vorstand der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn hat seinen Sitz in Cottbus und leitet diejenigen Angelegenheiten der Gesellschaft, welche den Bahnbetrieb nicht betreffen.

Die Cottbus-Großenhainer Bahn hat zwar eigene Betriebsbeamte, diese werden jedoch von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie angestellt und besoldet.

Auch hat die Cottbus-Großenhainer Bahn zur Zeit noch keine eigenen Betriebsmittel, letztere sind vielmehr von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie in der Weise gestellt worden, daß dieselben in deren Eigenthum verbleiben.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Krankenkasse, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 486 Thlr. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterhäuser enthalten.

85. Die Deckung der gegen das concessionirte Anlage-Kapital sich herausstellenden Mehr-Ausgabe soll durch eine neue Anleihe erfolgen, welche auf 325 000 Thlr. normirt, im Jahre 1871 aber noch nicht ausgegeben worden ist.

181a. Außerdem wurden noch 4 Leichen befördert.

247. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn ꝛc. enthalten.

250. Die hier aufgeführten Reparaturkosten sind für die im Betriebe der Cottbus-Großenhainer Bahn verwendet gewesenen Transportmittel gezahlt worden.

268. Von den hier aufgeführten Ausgaben sind 105 937 Thlr. von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie als Betriebs-Gesellschaft und der Rest von 8853 Thlr. von dem Vorstande in Cottbus an allgemeinen Verwaltungskosten bestritten worden. Dem Ausgabe-Posten von 105 937 Thlr. steht der Einnahme-Antheil der Leipzig-Dresdener Gesellschaft von 55 Proc. der Brutto-Einnahme, von der jedoch 4640 Thlr. extraordinaire Einnahmen abzusetzen sind, mit 91 290 Thlr. gegenüber, so daß ein ungedeckt gebliebener Rest von 14647 Thlr. von der Leipzig-Dresdener Gesellschaft zu übertragen gewesen ist.

272a. Der hier aufgeführte Ueberschuß von 70 464 Thlr. ist nicht die Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben, sondern besteht aus 45 Proc. der Brutto-Einnahmen, zuzüglich der nicht in die Theilungsmasse fließenden extraordinären Einnahmen, jedoch abzüglich der vom Vorstande der Cottbus-Großenhainer Bahn zu bestreiten gewesenen allgemeinen Verwaltungskosten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 268.)

289—300. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre ist nicht thunlich, weil der Betrieb auf der Bahn erst am 20. April 1870 eröffnet wurde.

36. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

80. Die Signal-Vorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.

86. Da die Bahn nur 0,8 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

87c u. 88. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22 857 Thlr. sind bereits vollständig getilgt.

90b. Im Jahre 1871 sind verausgabt: für einen Transportwagen 404 Thlr., für 1 Draisine 211 Thlr., für Neubauten 2 582 Thlr., für Anschaffungen à conto des Bahn-Erneuerungsfonds an Schienen und Schwellen 4049 Thlr., zusammen 7246 Thlr.

124c. Als Güterzüge sind die Kohlentransporte von der Fürther Kreuzung nach Nürnberg aufgeführt.

166. Dies sind die auf Abonnements-Billets beförderten Zöglinge von Schulanstalten und Lehrlinge, für welche die halbe Taxe zur Erhebung kommt.

178. Die hier aufgeführten Kohlen wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also nur die Hälfte der Bahn.

229. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Kosten für Wiederherstellung eines durch Hochwasser zerstörten Durchlasses.

235. Hierin sind 1228 Thlr. Gewerbesteuer und Gemeinde-Umlagen enthalten.

243—245. Das Schmieren und Putzen der Maschinen und Tender und das Schmieren der Wagen wird durch die Heizer besorgt, weshalb hier nur die Kosten der verbrauchten Materialien angegeben sind.

357. Die Pensionen wurden im Jahre 1871 aus der Gesellschaftskasse bestritten. Dieselben betrugen 264 Thlr. und sind in Kol. 241 mitenthalten.

37. Lübeck-Büchener (und Hamburger) Eisenbahn.

I. **Personen-Verkehr.** Mit dem 1. Januar 1871 wurde ein direkter Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Hamburg einerseits und den Stationen der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahnen, sowie den Stationen Pasewalk und Stettin der Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits eingeführt. Auch traten die Stationen Oldesloe und Wandsbeck vom 1. Oktober 1871 an in einen direkten Personen-, Vieh- und Güterverkehr zu den Stationen der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn.

In Folge der Einführung des Fahrplans mit durchgehenden Zügen von Hamburg nach Rostock und Stettin wurde es nothwendig, auf der Lübeck-Hamburger Bahn täglich 5 Züge mit Personen-Beförderung und 2 Güterzüge zu expediren. Da in den durchgehenden Zügen, mit Ausnahme des Schnellzuges, auf den anschließenden Bahnen

Passagiere in der IV. Klasse Beförderung fanden, so mußte auch auf der Lübeck-Hamburger Bahn in diesen Zügen, also täglich mit 2 Zügen in jeder Richtung, versuchsweise die IV. Wagenklasse eingeführt werden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Lübeck-Büchener Eisenbahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

234. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung und Reinigung der Wärterbuden, sowie der Erleuchtung der Signallaternen und der Coaks-Deputate der Bahn-Aufsichtsbeamten enthalten.

246. Ebenso hierin die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen.

285—288. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

38. Märkisch-Posener Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** und das **Bahngebiet** ist das Nähere in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 199 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf dem Bahnhofe Frankfurt a. O. wurde ein kurzes Nebengeleise zur Aufstellung von Wagen, auf den Bahnhöfen Schwiebus und Posen Lade-Geleise von 39 u. 31 Ruthen Länge angelegt, dagegen in Merzwiese 2 Weichen und 1 Nebengeleis von 16 Ruthen Länge entfernt. Auf Bahnhof Rothenburg wurde ein Verbindungs-Geleise mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn hergestellt.

Die Bekiesung der Streckengeleise, welche im Jahre 1870 nicht vollständig hatte ausgeführt werden können, wurde beendet, außerdem die Restarbeiten an den Böschungen, Einfriedigungen ꝛc. Bei mehreren Wärter-Wohnhäusern sind Brunnen angelegt und bei einigen derselben Backöfen erbaut.

Auf Bahnhof Frankfurt a. O. wurde eine Centesimalwaage aufgestellt und in Posen der Güterschuppen durch einen Anbau von 108 Fuß Länge vergrößert. In der Wasserstation zu Guben wurde eine Dampfpumpe aufgestellt.

Zur Auslösung der Läutewerke sind noch 2 dynamo-elektrische Stromanzeiger aufgestellt und zwischen Guben und Merzwiese eine Telegraphen-Zwischen-Station errichtet.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Anlage einer Reparatur-Werkstatt in Guben ist im Rohbau vollendet und mit der inneren Einrichtung bereits vorgegangen.

IV. **Betriebsmittel.** Eine Aenderung im Bestande derselben hat nicht stattgefunden, dagegen sind 25 Plateauwagen in Etagewagen zum Transport von Klein- und Federvieh umgebaut worden.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich mit 3,71 Personen besetzt und brachte 8 Sgr. 3,2 Pf. ein. Auf jede Güterwagen-Achse kam eine durchschnittliche Last von 27,04 Ctr. und eine Einnahme von 6 Sgr. 1,1 Pf. pro Meile. Eine besondere Kontrole über die leer gelaufenen Wagen wird nicht geführt.

VI. Im **Personen-Verkehre** wurden Retourbillets I. II. u. III. Klasse eingeführt. Ebenso erfolgte

VII. im **Güter-Verkehre** die Einführung von Spezial-Tarifen für verschiedene Produkte ꝛc. und direkter Verkehre mit Stationen der Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer-, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger, Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Großenhainer, Leipzig-Dresdener, Sächsischen Staats- und Thüringischen ꝛc. Eisenbahnen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75. Dem ursprünglichen Anlage-Kapitale von 14 500 000 Thlr. ist die durch Privilegium vom 21. August 1871 concessionirte Summe von 1 000 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen hinzugetreten, welche zur Fertigstellung und zum Ausbau der Bahn bestimmt sind; ferner waren an diversen extraordinairen Einnahmen des Baufonds 151 287 Thlr. eingegangen, so daß die ganze zu verwendende Summe 15 651 287 Thlr. beträgt, von welcher ult. 1871 ein Bestand von 551 041 Thlr. verblieben ist.

176a—c. Hierin ist auch das beförderte Quantum Eisen und Holz enthalten.

223. Ebenso sind hierin 18 272 Thlr. Rest-Einnahmen enthalten.

234. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Kosten für Erleuchtung und Reinigung der Bahnwärterhäuser und Weichenstellerbuden, sowie die Kosten für Beleuchtung der Bahn, Bahnhöfe, optischen Telegraphen ꝛc.

238. Hierin sind auch die Vergütigungen für Mitbenutzung fremder Bahnhöfe von 7142 Thlr. enthalten.

264. Ebenso hierin 1738 Thlr. Rest-Ausgaben des Vorjahres.

274a. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen waren 25 000 Thlr. erforderlich. Hiervon sind jedoch die Zinsen von den bei dem Banquier angelegten Geldern des Baufonds mit 19 639 Thlr. in Abzug gebracht, so daß nur noch 5 361 Thlr. zu zahlen waren.

281—284. Der Reservefonds wurde im Jahre 1871 gegründet und es sind demselben die für Vermiethung der Wagen während der Bauzeit vereinnahmten 21 200 Thlr. überwiesen worden.

289—300. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, da die Bahn erst am 26. Juni 1870 eröffnet worden ist.

39. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger-Eisenbahn und zwar:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,23 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . 2,96 Meilen

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschafte Lödderburg . . . . 0,63 „ 3,59 „

zusammen 17,82 Meilen.

übertragen 17,82 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Preußischen Grenze bis Leipzig von . . 1,54 „
von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet,
mithin im Betriebe . . . . 19,36 Meilen;

2) von der Halle-Kasseler Bahn die Strecke Halle-Eisleben-Nordhausen-Arenshausen . . . 22,16 „
(die Baulänge beträgt 22,358 Meilen. Die Fortsetzung von Arenshausen bis Münden von 3,54 Meilen wurde am 13. März 1872 dem Betriebe übergeben.)

Ferner gehört zum Eigenthum der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die am 1. August 1869 dem Betriebe übergebene Strecke von Nordhausen bis zur Grenze bei Nüxei von 3,303 Meilen. Die Verwaltung und Betriebsleitung dieser Strecke hat die Königl. Eisenbahn Direktion in Hannover in der Weise übernommen, daß die Betriebs-Einnahmen der Bahn-Eigenthümerin zufallen, während die betriebsleitende Verwaltung in einem, nur dem Betrage der wirklich aufgewendeten Kosten entsprechenden Maaße entschädigt wird. Die Einnahmen dieser Strecke sind in Kol. 223, die Ausgaben in Kol. 279 aufgeführt.

Außer den vorstehend aufgeführten Linien besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der ad 1b aufgeführten Zweigbahn sich abzweigende Schienensträuge nach den Königl. Salinen von zusammen 0,61 Meilen; auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 2,27 Meilen übernommen. Auf diesen Abzweigungen findet aber nur Güterverkehr statt.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn wurden im Jahre 1871 folgende wesentliche Neubauten ausgeführt.

Der Neubau eines massiven Werkstätten-Gebäudes für Wagen-Reparaturen in Buckau von 13 668 □Fuß Grundfläche und die Verlängerung der alten Schiebebühne in der Ausdehnung dieses Gebäudes von 5 Ruthen (das Gebäude enthält 65 Ruthen Geleise), die Herstellung eines Ausziehgeleises am südlichen Ende des Bahnhofs daselbst von 95 Ruthen Länge, die Herstellung eines Schuppens für feuergefährliche Gegenstände, die Erneuerung zweier Wärterbuden, die Herstellung eines Holzstalles auf dem Bahnhofe zu Schönebeck, einer großen Drehscheibe auf dem Bahnhofe zu Eggersdorf und einer Weichenstellerbude zu Staßfurt. Die von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft erworbenen alten Güterschuppen am früheren Brückthore zu Magdeburg wurden für den Gebrauch eingerichtet und mit einem durchgehenden Geleise versehen, wodurch einem lange bestehenden Mangel an Niederlagsräumen bis dahin nothdürftig abgeholfen ist, wo durch einen radikalen Umbau bessere Verhältnisse geschaffen werden können. Die Bauten auf dem Bahnhofe in Cöthen und zwar: Empfangs-Gebäude, Güterschuppen, Perrons, Rampen und Einfriedigungen wurden fortgeführt, die Bauten für die neu eingerichtete Station Niemberg vollständig hergestellt, ebenso die neuen Anlagen für den Eilgut-Verkehr in Leipzig. Alsdann erfolgte die Beendigung des Baues der Parthebrücke, die Erweiterung dieser Brücke zur Aufnahme eines 3. Geleises, der Abbruch der jetzt entbehrlich gewordenen Fluthbrücke, die Herstellung von Geleisen für die Erweiterung des Bahnhofes Leipzig nebst den dazu erforderlichen Erdschüttungen und der Bau zweier Wärterbuden.

Zur größeren Sicherheit des Verkehrs sind auf der Strecke zwischen Magdeburg und Leipzig überall da Blockstationen eingerichtet, wo eine größere Distance zweier benachbarter Stationen vorhanden ist, um das Auffahren zweier in einer Richtung sich bewegenden Züge zu verhüten.

An nachträglichen Bauten sind auf der Strecke Halle-Arenshausen ausgeführt: der Bau eines Postlokals in Teutschenthal, die Herstellung mehrerer Wärter-Wohnhäuser, der Bau einer Wasserstation zu Ober-Röblingen, die Erweiterung des Güterschuppens zu Sangerhausen, die Anlage einer Perronhalle zu Roßla und einer solchen für Eilgut zu Nordhausen, die Herstellung von Zwischenperrons zu Heiligenstadt, Leinefelde und Gernrode und der Bau eines zweiten Beamtenhauses zu Nordhausen.

Auf der Strecke von Wallhausen bis Roßla ist mit Legung des zweiten Geleises begonnen.

III. Die **Betriebsmittel** der Magdeburg-Leipziger Linie wurden um 2 Güterzug-Maschinen und 5 Personenwagen vermehrt, ausrangirt wurden dagegen 1 Personen- und 2 Schnellzug-Maschinen.

Für die Halle-Kasseler Eisenbahn wurden 4 neue Güterzug-Maschinen, 6 Gepäckwagen, 24 Langholzwagen und 50 Kohlenwagen neu beschafft.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions- und Wittwen-Kasse besteht noch ein Waisenfonds, welcher ult. 1871 mit einem Bestande von 20 932 Thlr. abschloß. Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1871 an 145 Kinder verstorbener Beamten 1418 Thlr. Unterstützungen gezahlt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Zu Kol. **Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.**

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn von Magdeburg bis Leipzig.

90b. Diese 119 470 Thlr. sind dem Erneuerungsfonds entnommen.

131a. Coaks wird nur noch zum Anheizen verwendet.

181a. Außerdem wurden noch 43 Leichen befördert.

181c. Hierin ist auch die Anzahl der beförderten Militair-Fahrzeuge und Geschütze enthalten.

223. Ebenso hierin die Einnahmen der Strecke Nordhausen-Nüxei (siehe ad I dieses Berichts).

234. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale und Wärterbuden.

252. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Reinigung der Betriebslokale, die Kosten für Heizung derselben sind in Kol. 234 mitenthalten.

368. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds bezahlt. (Siehe ad IV dieses Berichts.)

Halle-Kasseler Eisenbahn.

181a. Außerdem wurden noch 25 Leichen befördert.

181c. Hierin sind auch die beförderten Militair-Fahrzeuge und Geschütze enthalten.

234. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale und Wärterbuden ꝛc.

252. Ebenso sind hier die Kosten der Reinigung und Beleuchtung der Betriebslokale aufgeführt, die Kosten für Heizung derselben sind in Kol. 234 mitenthalten.

40. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Das Bahngebiet umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit den Strecken:

a) Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt-Thale	11,63	Meilen,
b) Halberstadt-Vienenburg	4,30	"
c) Cöthen-Bernburg-Wegeleben	9,03	"
d) die Zweigbahnen von Güsten nach Staßfurt von	0,84	"
und von Frose nach Ballenstedt von	1,83	"
e) die Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nebst Abzweigungen	1,13	"
f) die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangerhütte nach Bäthen, zusammen	14,28	"
zusammen	43,66	Meilen.

2) die Berlin-Hannoversche Bahn und zwar:

a) die Hauptbahn von Berlin über Spandau, Rathenow, Schönhausen, Stendal, Gardelegen und Oebisfelde nach Lehrte	31,84	Meilen,
von welcher die Strecken Spandau-Gardelegen (16,35 M.) am 1. Februar, Berlin-Spandau (1,72 M.) am 15. Juli und Gardelegen-Lehrte (13,57 M.) am 1. November 1871 für den Güter- und am 1. Dezember 1871 für den Personen-Verkehr eröffnet wurde,		
b) die Zweigbahn von Stendal über Bismark nach Salzwedel, eröffnet am 15. März 1870, von	7,60	"
zusammen	39,44	Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Hauptbahn	25,60	"

3) die am 15. Oktober 1871 dem Betriebe übergebene Strecke von Aschersleben über Sandersleben nach Könnern von . . . 3,76 Meilen, für welche sich mit Rücksicht auf die 2½ monatliche Betriebszeit ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . 0,79 " berechnet, welcher den Durchschnittsberechnungen Kol. 194, 211, 222, 225a, 240, 266, 269a u. 272b nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf den Bahnhöfen Nachterstedt und Buckau sind die Geleis-Anlagen erweitert. Der halbkreisförmige Lokomotivschuppen auf Bahnhof Buckau, ein Güterschuppen daselbst und die Stations-Gebäude in Rienhagen und Ditfurt wurden vollendet, das frühere Empfangs-Gebäude in Halberstadt zum Güterschuppen umgebaut und daselbst ein Kohlenschuppen und ein Eilgutschuppen neu hergestellt.

An Telegraphen-Leitungen sind im Jahre 1871 eingerichtet: zwischen Berlin und Lehrte 3 Leitungen und zwar: eine direkte Sprachleitung nach Stendal und Lehrte, eine Lokalleitung und eine Läutewerks-Leitung. Zur Sicherstellung der Drehbrücken bei Spandau und Hämerten sind angelegt: eine Glockenwerksleitung von Berlin und eine von Spandau nach der Havelbrücke, sowie eine solche Leitung von Schönhausen und eine von Hämerten nach der Elbbrücke. Zwischen Berlin und Moabit ist eine besondere Sprachleitung für die Verbindungsbahn hergestellt und auf dem Personen-Bahnhofe Berlin eine Sprachleitung nach dem Güter-Bahnhofe, sowie von dort bis zum Wagenschuppen eine Doppel-Läutewerksleitung angelegt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 sind neu beschafft: 12 Personenzug-Maschinen, 25 Güterzug-Maschinen, 40 Personen- und 975 Güterwagen.

Verkauft ist eine ungekuppelte Personenzug-Maschine, sowie 3 vierrädrige Arbeitswagen.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions- 2c. Kasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht für die Beamten der Magdeburg-Wittenbergeschen Strecke ein besonderer Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 1770 Thlr. und eine Begräbniß-Kasse mit einem Bestande von 5620 Thlr., sowie eine Begräbniß-Kasse für die Beamten der Magdeburg-Halberstädter Strecke mit einem Bestande von 1445 Thlr. ult. 1871.

V. **Neue Bahnlinien.** Auf der Strecke von Halle nach Könnern waren die Arbeiten soweit vorgeschritten, daß diese 3,79 Meilen lange Linie am 1. Oktober 1872 für den Güterverkehr und am 15. desselben Monats auch für den Personen-Verkehr eröffnet werden konnte. Ebenso hat die Betriebs-Eröffnung der Strecke Magdeburg-Neuhaldensleben am 16. Dezember 1872 stattgefunden.

Die Arbeiten auf der Salzwedel-Uelzener Bahnstrecke sind ebenfalls weit vorgeschritten, wogegen die Neubauten des Magdeburger Central-Bahnhofes nicht in erwünschter Weise gefördert werden konnten, da die definitive Feststellung der Verbindungsbahn vom Central-Bahnhofe nach der Wittenbergesche Bahn noch nicht erfolgt ist.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Zu Kol. **Magdeburg-Halberstädter Linie.**

12. Für den Personen-Verkehr wird die Tarif-Bahnlänge auf 42,8 Meilen angenommen, weil auf der Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk (1,2 Meilen) nur Güterverkehr stattfindet.

Die Tarif-Bahnlänge beträgt: für die Magdeburg-Halberstädter Bahn 11,7 Meilen, für die Cöthen-Wegelebener Bahn nebst Zweigbahnen 16,8 Meilen für den Personen- und 18 Meilen für den Güter-Verkehr und für den innern Verkehr der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn 15 Meilen.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken zwischen Magdeburg und Neustadt-Magdeburg, zwischen Magdeburg und Oschersleben, sowie zwischen Halberstadt und Wegeleben.

Alle 3 Linien.

75. Hierin sind auch 500 000 Thlr. in Rentenpapiere umgewandelte Actien der früheren Cöthen-Bernburger Bahn enthalten.

Berlin-Hannoversche Bahn u. Strecke Aschersleben-Könnern.

76—85. Mit Rücksicht darauf, daß die Strecke Salzwedel-Uelzen der Berlin-Hannoverschen Bahnen und die Strecke Halle-Könnern Ende 1871 noch im Bau begriffen waren, kann das auf die im Betriebe befindlichen Strecken dieser Bahnlinien entfallende Anlage-Kapital nicht angegeben werden. Für die Berlin-Hannoverschen Bahnen waren bis Ende 1871 im Ganzen 20 916 118 Thlr. und für die Linie Aschersleben-Halle 2 755 983 Thlr. verwendet.

Alle 3 Linien.

87c. Hierunter befinden sich 4 500 000 Thlr. Magdeburg-Wittenbergesche Stamm-Actien, welche nach der Erwerbung der Bahn durch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft in 3 procentige Rentenpapiere umgewandelt sind; ebenso befinden sich darunter die in Rentenpapiere umgewandelten 500 000 Thlr. frühere Cöthen-Bernburger Actien.

Strecke Aschersleben-Könnern.

91—94. Für den Betrieb der Strecke Aschersleben-Könnern werden die Lokomotiven der Magdeburg-Halberstädter Linie verwendet.

Magdeburg-Halberstädter E.

181a. Hierin sind auch die beförderten Militair-Fahrzeuge enthalten.

194. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Tarifbahnlänge zu Grunde (siehe Erläuterung zu Kol. 12).

Alle 3 Linien.

234. Dies sind die Kosten der Heizung, Erleuchtung 2c. der Wärterbuden resp. der Streckensignale und Weichen-Laternen, sowie der Telegraphen-Apparate.

Magdeburg-Halberstädter E.

272—279. Dem Ueberschusse von	1 967 621 Thlr.
treten noch hinzu 5 Proc. Zinsen für 6 800 000 Thlr. Stamm-Actien der Berlin-Hannoverschen Bahn, welche dem Baufonds dieser Bahn zur Last fallen, mit	340 000 „
Diese . . .	2 307 621 Thlr.

sind in den Kol. 274—279 als verwendet nachgewiesen.

274. Die Verzinsung und Amortisation bezieht sich auf ein Kapital von 16 000 400 Thlr. Prioritäts-Obligationen und Rentenpapiere. Die für den Bau der Berlin-Hannoverschen Bahnen und der Strecke Aschersleben-Halle emittirten Prioritäts-Obligationen und Prioritäts-Stamm-Actien wurden aus dem Baufonds verzinst.

276. Diese Dividende ist auf 10 200 000 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden, da 6 800 000 Thlr. Actien der Berlin-Hannoverschen Bahn an derselben Theil genommen haben. (Siehe Erläuterung zu Kol. 272—279.)

41. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **An industriellen Anlagen** besitzt die Niederschlesische Zweigbahn eine Maschinen- und eine Wagen-Reparatur-Werkstatt, in welchen die Maschinen und Wagen reparirt, sowie Arbeiten für den Oberbau, Drehscheiben, Wasserstationen u. s. w. ausgeführt werden. Im Jahre 1871 sind 58 Arbeiter beschäftigt worden.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken- und Sterbekasse für die Beamten und Arbeiter, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 2103 Thlr. abschloß.

III. **Neue Bahnlinien.** Die $1{,}_{57}$ Meilen lange Bahnstrecke von Sagan nach Sorau wurde am 31. Dezember 1871 dem Betriebe übergeben.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85 u. 86. Da das Anlage-Kapital der $1{,}_{57}$ Meilen langen Strecke Sagan-Sorau in Kol. 85 mitenthalten ist, so mußte den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 die ganze Bahnlänge von $11{,}_{07}$ Meilen = $83{,}_{38}$ Kilometer zu Grunde gelegt werden.

248. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofs-Arbeiter enthalten.

253. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

274a. Die im Jahre 1870 emittirten 950 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen wurden aus dem Baufonds verzinst.

42. Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von Nordhausen bis Wolkramshausen	$1{,}_{13}$ Meilen
läuft die Bahn auf dem doppelgeleisigen Bahnkörper der Halle-Kasseler Eisenbahn und geht dann als selbstständige Bahn über Sondershausen und Greußen nach Erfurt	$9{,}_{01}$ „
Auf diese	$10{,}_{14}$ Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Für die Benutzung der Strecke Nordhausen-Wolkramshausen, welche in den Tabellen (Kol. 11b) als „gepachtet" aufgeführt ist, erhält die Halle-Kasseler Bahnverwaltung eine jährliche Vergütigung.

Außerdem gehört zu dem Unternehmen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft die am 1. Juni 1870 dem Betriebe übergebene Verbindungsbahn vom Nordhausen-Erfurter nach dem Thüringer Bahnhofe von $0{,}_{24}$ Meilen.

Die Ueberführung eines täglichen Personenzuges vom Nordhausen-Erfurter nach dem Thüringer Bahnhofe und eines Personenzuges in umgekehrter Richtung erfolgt durch die Thüringische Eisenbahn-Verwaltung gegen eine festgesetzte Vergütigung.

II. **Betrieb.** Die in Folge anhaltender heftiger Gewitter-Regengüsse im Monat Juni 1871 eingetretenen Ueberschwemmungen im Gera- und Unstrutthale hatten eine nicht unerhebliche Störung des Betriebes zur Folge. Zunächst riß die Gera fast sämmtliche Kommunikations-Brücken zwischen Straußfurt und Erfurt fort, durchbrach an 5 Stellen die Deiche und wälzte ihre Wassermassen gegen die nicht weit entfernt liegende Bahn, deren Planum an den correspondirenden Stellen durch tiefe Wasserrinnen durchbrochen und an der tiefsten Stelle zwischen Ringleben und Walschleben vollständig unter Wasser gesetzt wurde. Diese Zerstörungen waren so erheblich, daß die Strecke Straußfurt-Erfurt vom 26—30. Juni von Zügen überhaupt nicht passirt werden konnte. Ueberdies wurden zwei große Brücken bei Straußfurt zerstört. Die Züge konnten daher bis zum 31. Juli diese Stelle nicht passiren, weshalb die von beiden Richtungen abgelassenen Personenzüge an dieser Stelle halten mußten und die Reisenden veranlaßt waren, eine kürzere Strecke zu Fuß zurückzulegen und da, wo die Bahn wieder fahrbar war, in die bereit stehenden Züge einzusteigen und weiter zu fahren. Das Gepäck, sowie die beförderten Stückgüter bis zu 5 Centner wurden auf bereit gehaltenen Wagen den betreffenden Zügen zugeführt. Wagenladungen konnten zu dieser Zeit aber nicht befördert werden.

III. An **Betriebsmitteln** wurden im Jahre 1871 angeschafft: 2 Personenwagen I. u. II. Klasse, 2 Personenwagen III. Klasse und 16. bedeckte vierrädrige Güterwagen.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Im Jahre 1871 war jede Personenwagen-Achse durchschnittlich mit 4,696 Personen besetzt und brachte 13 Sgr. 3,13 Pf. ein. Jede Güter-, Gepäck- rc. Wagenachse war durchschnittlich mit 28,36 Ctr. belastet und brachte 8 Sgr. 1,16 Pf. pro Meile ein.

V. **Personen-Verkehr.** Direkte Personen-Verkehre wurden im Jahre 1871 eingeführt mit Stationen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger und Halle-Kasseler Bahnen vom Monat Januar ab und mit Stationen der Braunschweigischen Bahn vom Monat November ab.

Die eingeführten Rundreise-Billets, welche im Jahre 1870 nur während der Sommermonate ausgegeben waren, sind nach getroffenem Uebereinkommen der betheiligten Verwaltungen für das ganze Jahr 1871 verausgabt worden. Für die Wintermonate zeigte sich der Verkehr sehr matt.

VI. Der **Güter-Verkehr** hat außer den bereits eingeführten direkten Verkehren eine Zunahme durch neue direkte Verkehre erfahren. Es wurden im Jahre 1871 neu eingeführt: der direkte Güter-Verkehr mit der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger und Halle-Kasseler Bahn vom 15. Januar an, mit dem Sächsisch-Westfälischen Verbande via Nordhausen-Kreiensen-Holzminden vom 16. Juli an, mit dem Hannover-Thüringischen Verbande via Nordhausen-Northeim vom 15. August an, zwischen der Station Nordhausen und den Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes via Bebra-Hanau vom Monat März ab und zwischen der Station Nordhausen und den Stationen der Königl. Bayerischen Staatsbahnen via Erfurt-Lichtenfels vom 1. Oktober 1871 ab.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

78—82. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel konnte noch nicht erfolgen, weil der Bau der Bahn von Unternehmern in General-Entreprise ausgeführt worden ist und die Schlußberechnung noch nicht vollständig erledigt war.

89. Die Stamm-Actien sind für die Dauer der ersten 10 Jahre nach der Betriebs-Eröffnung in der Weise mit 4 Proc. Zinsen garantirt, daß übernommen haben: die Fürstlich Schwarzburgsche Regierung 25 000 Thlr., die Stadt Nordhausen 9500 Thlr., die Stadt Sondershausen, die Stadt Greußen, sowie Stadt- und Landkreis Sondershausen und Ebeleben zus. 9500 Thlr. und Kreis Weißensee 6000 Thlr.

126b. Hierin sind 28 Extrazüge enthalten.

234. Dies sind die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Betriebs-Lokale einschließlich der Wärterbuden.

267. Die hier aufgeführte Summe ist vorläufig asservirt, weil die antheiligen Kosten der gemeinschaftlichen Bahnhöfe Nordhausen und Wolkramshausen und der Strecke zwischen diesen beiden Stationen, sowie die Kosten für Mitbenutzung der Thüringischen Strecke zur Ein- und Ausfahrt nach und von dem Thüringischen Bahnhofe noch nicht liquidirt sind.

272. Dem hier aufgeführten Ueberschüsse treten noch 11 300 Thlr. Werth der Baumaterialien und Vorräthe hinzu. Es sind daher in den Kol. 274—280 als verwendet nachgewiesen 31 957 + 11 300 + 607 = 43 864 Thlr.

276. Die 4 Proc. Zinsen der Stamm-Actien mußten von den Garanten gedeckt werden (siehe Erläuterung zu Kol. 89).

283a. Dies sind die Wiederherstellungs-Kosten der durch Hochwasser beschädigten Bahnstrecke und Bauwerke. (Siehe ad. II dieses Berichts.)

288. Außerdem besitzt der Erneuerungsfonds noch Materialien, welche einen Neuwerth vom 72 425 Thlr. haben.

43. Oberhessische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte die Linien:

Gießen-Grünberg-Alsfeld-Fulda von	14,09 Meilen,
und Gießen-Nidda-Büdingen-Gelnhausen von	9,27 "
zusammen	23,36 Meilen.
Hiervon wurde die 2,64 Meilen lange Strecke Salzschlirf-Fulda am 31. Juli 1871 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt	21,82 "

II. **Bahn-Anlagen.** In Gießen wurde der Ausbau des Bahnhofes in einer für den augenblicklichen Verkehr ausreichenden Weise vollendet, auch der Güterbahnhof im Mai eröffnet und in selbstständigen Betrieb genommen.

Auch die im Jahre 1860 begonnene Reparatur-Werkstätte wurde vollendet und dem Betriebe übergeben.

Die Errichtung einer neuen Haltestelle „Bleichenbach" wurde in Angriff genommen, ebenso die Erweiterung der Haltestellen „an der Mücke" und „Ehringshausen" zu Güterstationen.

Für die Dillenburger Bergbau-Actien-Kommandit-Gesellschaft A. Bünger u. Comp. ist im Laufe der Jahres 1871 eine Zweigbahn jenseits des Bahnhofes Hungen zur direkten Verladung der Eisensteine in der Nähe der Gruben auf Kosten derselben ausgeführt und in Betrieb genommen worden.

III. **Personen-Verkehr.** Zur Erleichterung des Reisens wurden vom 15. September 1871 an **Retourbillets** für die II. u. III. Klasse mit einer Ermäßigung von ca. 25 Proc. von und nach sämmtlichen Stationen eingeführt und am 16. Oktober beziehungsweise 1. November wurde ein direkter Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen den Stationen der Oberhessischen Bahn einer- und Stationen der Köln-Mindener u. Main-Weser-Bahn andererseits hergestellt.

IV. Im **Güter-Verkehre**, welcher sich auf den jungen Bahnen noch in sehr mäßigen Grenzen bewegte, wurde ein Durchgangs-Verkehr für Kohlentransporte von Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Bebra-Hanauer Bahn via Gießen-Gelnhausen, ein direkter Verkehr zwischen Gießen und Hanau, ein direkter Brennholz-Tarif zwischen verschiedenen Oberhessischen Stationen einer- und Frankfurt a. M. via Gelnhausen andererseits, sowie ein direkter Tarif für Roheisen und Eisensteine von Gelnhausen nach Köln transito, Hochdahl und Steele eingeführt; die Station Lauterbach wurde in den direkten Verkehr mit Frankfurt a. M. (Main-Weser-Bahn) für Brennholz und die Stationen Großenlüder und Fulda in den direkten Kohlenverkehr mit Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn aufgenommen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken- und Sterbekasse für die ständigen Arbeiter, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 1137 Thlrn. abschloß.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Die Erbauung der Oberhessischen Eisenbahn-Linien, sowie die Lieferung der Betriebsmittel ist einem Unternehmer für eine runde Summe übertragen worden, es kann deshalb eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel nicht stattfinden.

115—123. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können aus dem in vorstehender Erläuterung angeführten Grunde ebenfalls nicht angegeben werden.

151. Die hier aufgeführten Achsmeilen haben Wagen der Bau-Unternehmung zurückgelegt.

181c. Außerdem wurden noch 6 Leichen befördert.

290—300. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung erst am 31. Juli 1871 dem Betriebe übergeben worden ist.

341b. Diese Schienenbrüche sind durch eine Entgleisung entstanden.

44. Ostpreußische Südbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 die Strecken:

von Pillau nach Königsberg	6,07	Meilen,
nebst den Hafengeleisen in Pillau	0,03	„
und der Verbindungsbahn in Königsberg vom Lizentbahnhofe nach dem Südbahnhofe	0,11	„
sowie von Königsberg über Bartenstein, Rastenburg und Lötzen nach Lyck	24,01	„
nebst der am 1. November 1871 dem Betriebe übergebenen Strecke von Lyck nach Prostken (Landesgrenze)	2,18	„
zusammen	32,40	Meilen.
Mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Lyck-Prostken (Landesgrenze) beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt	30,57	„

Auf den Hafengeleisen in Pillau und der Königsberger Verbindungsbahn findet nur **Güterverkehr** statt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 97b, 99a, 103b, 116b, 118b, 154b, 155b, 194a u. 211 die für den Personen-Verkehr benutzte Bahnlänge von 32,26 Meilen (bezieh. 30,43 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte) zu Grunde gelegt ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf Bahnhof Pillau sind in der Verlängerung der Ufermauer 330 lfde. Fuß Spundwand hergestellt und das Bahnhofsplateau bis an dieselbe geschüttet worden, so daß bis zur Spundwand behufs Anlegens von Schiffen 14 Fuß Wassertiefe durch Baggerung hergestellt werden konnte.

Auf Bahnhof Königsberg (rechtes Pregelufer) sind die provisorischen Anlagen beseitigt, ein neuer massiver Lokomotivschuppen für 8 Maschinen nebst Wasserstation und Beamten-Wohngebäude, eine neue Drehscheibe und eine Schiebebühne hergestellt, der Güterschuppen versetzt und der ganze Bahnhof durch Einbauen von 5300 Schachtruthen Boden auf richtige Höhe gebracht worden. Der definitive Geleiseplan ist ausgeführt worden und sind zur Herstellung von Anfuhr und Ladeplätzen rot. 450 Quadratruthen Pflaster ausgeführt worden. Auf Bahnhof Königsberg (linkes Pregelufer) ist das Plateau für den Werkstattshof und den innern Güterbahnhof durch Anfuhr und Einbauen von weitern 9150 Schachtruthen Boden hergestellt worden. Die Werkstätte ist in denjenigen Theilen, die im Jahre 1870 fundirt waren, unter Dach gebracht und ausgerüstet worden. Die Geleise des äußern Rangir- und Güterbahnhofes sind nach dem neuen Geleiseplan umgeändert und entsprechend vermehrt worden. Auf Bahnhof Rastenburg ist eine massive Vieh- und Kutschenrampe hergestellt worden.

III. Die Betriebsmittel wurden im Jahre 1871 um 6 Güterzug-Maschinen und 100 bedeckte Güterwagen vermehrt. Zwei Tender-Lokomotiven sind dagegen verkauft worden.

IV. **Personen-Verkehr.** Für die Strecke Königsberg-Pillau sind Abonnements-Billets, für beide Strecken Tagesbillets eingeführt. Im Jahre 1871 sind auf Abonnements-Billets 55 930, auf Tages-Billets 10 067 und außerdem mit Extrazügen 4306 Personen befördert worden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Das bis ult. 1871 verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht geschlossen sind.

179a u. 217. Außer den hier (in Kol. 179a) aufgeführten sind noch in Erd- und Kieszügen, vor welchen die Lokomotiven 2596 Meilen zurückgelegten, 3 264 750 Ctr. Baugüter befördert worden, welche 4 122 863 Centnermeilen zurückgelegt haben.

Die Einnahmen hierfür betragen 3634 Thlr. und sind in Kol. 217 mitenthalten.

272c. Da das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, so kann auch der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden. Das concessionirte Anlage-Kapital ist durch den Ueberschuß mit 2,17 Proc. verzinst.

45. Pfälzische Eisenbahnen.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen ist das Nähere in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 204 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

A. **Die Ludwigsbahn**

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . 16,37 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,42 Meilen befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört),
2) die Zweigbahnen a) Schifferstadt-Speyer-Germersheim . . . 3,02 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . 1,46 „
c) Schwarzenacker- St. Ingbert . . . 2,70 „
d) Pfälzischer Theil der Rheinbrücke nebst Verbindungsbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim . . . 0,25 „
zusammen 24,00 Meilen.

B. **Die Maximiliansbahn**

1) die Hauptbahn von Neustadt nach Weißenburg . . . 6,22 Meilen,
2) die Zweigbahnen von Winden nach Maximiliansau . . . 2,14 „
und von Winden nach Bergzabern . . . 1,33 „
zusammen . . 9,69 „

C. **Die Nordbahnen**

1) von Neustadt nach Dürkheim . . . 2,06 Meilen,
2) „ Landstuhl „ Kusel . . . 3,82 „
3) „ Hochspeyer nach Münster a. Stein (Alsenzbahn), in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet am 16. Mai 1871 . . . 6,52 „
zusammen . . 12,40 „
Ueberhaupt 46,09 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad C 3 aufgeführten Alsenz-Bahn . . . 43,63 „

III. **Betriebsmittel.** In 30 Personenwagen I. u. II. Klasse wurden Heizeinrichtungen mit chemisch präparirter Kohle hergestellt und 37 Personenwagen III. Klasse wurden mittelst Füllöfen zur Heizung eingerichtet.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die Beamten und Angestellten noch bestehende Lebensversicherungs-Anstalt zählte im Jahre 1871 im Ganzen 2331 Mitglieder mit obligatorischer Versicherung zu 100 Fl. im Betrage von 233 100 Fl. und 515 Mitglieder mit höherer facultativer Versicherung im Betrage von 220 000 Fl. Es sind im Laufe des Jahres zusammen 31 Sterbefälle vorgekommen, für welche an obligatorischer Versicherung 3100 Fl., an höheren Versicherungen 2900 Fl., im Ganzen also 6000 Fl. bezahlt worden sind.

V. **Neue Bahnlinien.** Die im Rayon der einzelnen Bahngebiete projektirten Linien sind in dem Jahrgange 1869 der Statistik S. 232 und 233 aufgeführt. Hierzu kommen noch als neuere Projekte der Ludwigsbahn:
1) eine Zweigbahn von Grünstadt nach Eisenberg in einer Länge von 1,09 Meilen,
2) eine Bahn von Bexbach nach der Grube König und Wellesweiler und nach den Heinitz- und Dechend-Schächten, sowie
3) eine Fortsetzung der Homburg-St. Ingberter Eisenbahn in das Sulzbachthal nach den Gruben Sulzbach und Altenwald.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Ludwigsbahn enthält der Jahrgang 1868 der Statistik S. 211 specielle Mittheilungen. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der Maximiliansbahn und der Nordbahnen sind in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 207 aufgeführt. Von der Alsenzbahn (ad C 3 aufgeführt) wurde die Strecke Hochspeyer-Winnweiler am 29. Oktober 1870 und die Strecke Winnweiler-Münster am Stein am 16. Mai 1871 dem Betriebe übergeben.

75—87. Dies ist das Anlage-Kapital der vereinigten Pfälzischen Bahnen. Von demselben kommen:

		auf die Ludwigsbahn.	Maximiliansbahn.	Nordbahnen.
Kol. 75.	Im Ganzen concessionirt . . . Thlr.	12 959 429.	5 300 000.	11 624 000.

			Ludwigsbahn.	Maximiliansbahn.	Nordbahnen.
Kol. 76.	Vorarbeiten	Thlr.	27 380.	3 271.	10 857.
„ 77.	Grunderwerb	„	1 565 503.	572 884.	906 051.
„ 78a.	Erdarbeiten	„	1 195 589.	399 154.	761 466.
„ „ b.	Böschungen und Futtermauern	„	224 069.	30 464.	221 061.
„ „ c.	Einfriedigungen	„	20 550.	5 302.	26 295.
„ „ d.	Wege-Uebergänge	„	45 990.	24 244.	40 663.
„ „ e.	Kleine Brücken	„	426 348.	172 793.	287 112.
„ „ f.	Große Brücken und Viadukte	„	437 143.	62 183.	129 543.
„ „ g.	Tunnels	„	496 818.	—	281 582.
„ 79.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Kiesbettung)	„	3 515 270.	1 011 369.	968 981.
„ 80.	Signal-Vorrichtungen	„	28 355.	9 932.	8 209.
„ 81.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	„	1 163 206.	463 141.	538 071.
„ 82.	Sonstige Anlagen	„	295 294.	104 743.	35 761.
„ 83.	Betriebsmittel	„	3 147 604.	856 775.	488 754.
„ 84.	Insgemein	„	1 322 485.	345 928.	1 867 788.
„ 85.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	„	13 911 604.	4 062 183.	6 572 194.
„ 86.	Pro Meile Bahnlänge	„	579 650.	419 214.	530 016.
	„ Kilometer „	„	76 958.	55 658.	70 369.
„ 87a.	Stamm-Actien	„	6 662 286.	3 871 428.	6 222 860.
„ 87c.	Prioritäts-Obligationen	„	6 297 143.	1 428 572.	5 401 140.

89. Die Stamm-Actien der Ludwigs- und der Nordbahnen sind vom Staate mit 4 Proc., die Stamm-Actien der Maximiliansbahn mit 4½ Proc. garantirt.

126d. Dies ist die Anzahl der abgelassenen Extra-, Militair-, Proviant- und Leerzüge.

141—157. Die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen konnten wegen der Störungen, welche die Kriegsverhältnisse in dem Wagen-Abrechnungswesen mit fremden Bahnen, auch hinsichtlich der Wagenverwendung auf den occupirten Französischen Bahnstrecken hervorgerufen hat, mit der erforderlichen Genauigkeit nicht festgestellt werden.

181. Die Anzahl der beförderten Equipagen und Fahrzeuge ist nicht notirt, die Einnahmen sind in denjenigen für Gepäck mitenthalten.

276. An Dividenden sind vertheilt: auf die Actien der Ludwigsbahn 11,75 Proc., auf diejenigen der Maximiliansbahn 8,25 Proc., auf die der Nordbahnen (Landstuhl-Kuseler und Neustadt-Dürkheimer) 6,75 Proc. und auf die der Alsenzbahn (nur 7½ Monate im Betriebe) 5,73 Proc.

300. Die im Jahre 1871 zur Vertheilung gekommene Dividende ist in der vorstehenden Erläuterung angegeben.
Im Jahre 1870 sind vertheilt worden: auf die Actien der Ludwigsbahn 9,5 Proc., auf diejenigen der Maximiliansbahn 6,4 Proc. und auf die der Nordbahnen 4,5 Proc.

46. Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Gesammt-Verwaltung der Gesellschafts-Angelegenheiten der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn wurde im Jahre 1871 durch die Direktion, bestehend aus 3 besoldeten und geschäftsführenden Mitgliedern und 8 unbesoldeten Mitgliedern, welche nur verbunden sind, an den collegialischen Berathungen und Beschlüssen der Direktion Theil zu nehmen und einzelne Geschäfte auszuführen, nebst 3 Stellvertretern geleitet und durch den Verwaltungsrath, bestehend aus 11 Mitgliedern und 4 Stellvertretern, überwacht.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871:

1) die Hauptbahn von Breslau (Oderthor-Bahnhof) über Kreuzburg, Vossowska, Tarnowitz, Beuthen und und Schoppinitz nach Dziedit . . . 33,44 Meilen,
2) die Verbindungsbahn in Breslau vom Oderthor-Bahnhof nach Poepelwitz (0,42 Meilen), von der Viehweideweiche nach Mochbern (0,36 Meilen) und von der Belvedere-Weiche nach dem Striegauer Lagerplatz (0,10 Meilen), zusammen . . . 0,88 „
3) die Zweigbahn von Vossowska nach Oppeln . . . 4,28 „

Auf diesen . . . 38,60 Meilen

findet Personen- und Güterverkehr statt;

4) folgende Strecken, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:
   a) vom Tarnowitzer Bahnhofe nach dem Tarnowitzer Hütten-Etablissement . . . 0,08 „
   b) von Chorzow nach der Krugschacht-Weiche . . . 0,11 „
   c) von der Georggrube nach der Carolinengrube . . . 0,41 „
   d) „ „ „ „ „ Abendsterngrube . . . 0,21 „
   e) „ „ „ „ „ Morgensterngrube . . . 0,06 „
   f) „ Tichau nach Mittel-Lazisk und der Trautscholdsegengrube . . . 1,20 „

zusammen . . . 40,67 Meilen.

Hiervon sind die ad 2 mitaufgeführten Strecken: von der Viehweide-Weiche (Abzweigung von der Strecke Breslau-Oderthor-Bahnhof-Poepelwitz) nach Mochbern zum Anschluß an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn am 10. März 1871 und die Strecke von der Belvedere-Weiche (Abzweigung aus der Strecke Breslau-Oderthor-Bahnhof-Mochbern) nach dem Striegauer Lagerplatz am 7. Juli 1871, sowie die ad 4b aufgeführte Strecke von Chorzow nach der Krugschacht-Weiche am 16. Mai 1871 dem Betriebe übergeben. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht hierauf für den Personen-Verkehr . . . 38,50 Meilen,
und für den Güter-Verkehr . . . 40,54 „

Die letzte Strecke der Breslauer Verbindungsbahn vom Striegauer Lagerplatz bis zum Bahnhof an der Schwertstraße (Stadtbahnhof) ist am 12. März 1872 für den Güter-Verkehr und am 1. Mai desselben Jahres für den Personen-Verkehr eröffnet worden.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1871 um 6 Lokomotiven und 200 Kohlenwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

11. Wie bereits ad II dieses Berichts angegeben, beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt:
für den Güter-Verkehr . . . . 40,54 Meilen = 305,35 Kilometer,
" " Personen-Verkehr . . . . 38,50 " = 289,98 "

75. Außer dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale hat der Staat eine Bau-Prämie von 361 680 Thlr. (12000 Thlr. pro Meile) gezahlt.

181. Außerdem sind noch 8 Leichen befördert worden.

276. Das II. Semester 1870 war statutenmäßig mit dem Betriebs-Jahre 1871 vereinigt. Die Dividende für die Stamm-Actien für diese 18 Monate ist auf 3 Procent pro anno festgesetzt, jedoch für das Jahr 1871 und zwar nach Maaßgabe der höheren Betriebs-Einnahme mit 3,65 Proc. und für das II. Semester 1870 mit 2,35 Proc. in Rechnung gestellt.

Die Stamm-Prioritäts-Actien haben für diese 18 Monate 5 Proc. Dividende pro anno erhalten.

Von der hier (in Kol. 276b) aufgeführten Summe sind 375 000 Thlr. auf die Stamm-Prioritäts-Actien und 273 806 Thlr. auf die Stamm-Actien vertheilt.

281, 284, 285 u. 288. In diesen Summen ist der Bestand der Effekten nach dem Course vom 31. Dezember 1871 angenommen.

300. Die Stamm-Actien haben pro 1870 für das I. Semester 5 Proc., für das II. Semester 2,35 Proc. Zinsen beziehungsweise Dividende, mithin pro anno 3,675 Proc. und pro 1871 . . 3,65 Proc. Dividende erhalten; die Stamm-Prioritäts-Actien erhielten pro 1870 u. 1871 je 5 Proc. Zinsen beziehungsweise Dividende.

344 u. 349. In Folge des am 20. Februar 1871 durch Hochwasser verursachten Einsturzes eines Pfeilers der gewölbten 22,6 Meter (72 Fuß) im Lichten weiten Brücke über den Bartschbach bei Schwardt entstand für den Personen-Verkehr nur eine Verzögerung durch das Umsteigen an der Unglücksstelle, während der durchgehende Güter-Verkehr bis zur Herstellung einer Nothbrücke — welche am 9. März fahrbar wurde — auf der Strecke Kreuzburg-Breslau ganz ausgesetzt bezw. über Oppeln auf der Oberschlesischen Eisenbahn vermittelt werden mußte.

47. Rheinische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke) mit der Zweigbahn von Bonn nach Obercassel (Trajekt)	21,19 Meilen,
2) Koblenz (Rheinbrücke)-Ehrenbreitstein-Obercassel (Bonn gegenüber) 8,47 M., nebst der am 1. März 1871 eröffneten Fortsetzung nach Troisdorf (1,75 M.) einer- und der am 21. September 1871 eröffneten Zweigb. nach Friedrich-Wilhelmshütte bei Siegburg (0,31 M.) andererseits, zusammen	10,53 "
3) von Pfaffendorf (bei Koblenz) nach Lahnstein	0,77 "
4) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal (11,34 M.) und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.) .	11,36 "
mit den Zweigbahnen a) Düren-Neuß	5,83 "
b) Stolberg-Alsdorf	1,73 "
c) Herbesthal-Eupen	0,70 "
5) Düren-Euskirchen-Call-Gerolstein (13,45 M.) nebst der am 15. Juli 1871 eröffneten Fortsetzung nach Trier (9,28 M.), zus.	22,73 "
6) Köln-Crefeld-Kempen-Cleve 15,65 M. und von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten 1,82 M.	17,47 "
7) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,69 "
8) von Kempen bis zur Niederländischen Grenze bei Venlo	2,62 "
9) von Osterath über Essen nach Wattenscheid, nebst Zechen- und Hüttenbahnen	9,89 "
zusammen	106,51 Meilen.

Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1, 4 und 6 berechnete Kölner Stadtbahn von 2×0,15 = ... 0,30 Meilen
und die in den Linien ad 4 und 6 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von 1×07 = ... 0,07 "
} 0,37 "

Es verbleiben . . 106,14 Meilen,

welchen noch hinzutreten die Strecken:

von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe	0,42 "
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn	0,14 "
Ueberhaupt . .	106,70 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den Betrieb auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

zu übertragen 106,70 Meilen.

übertragen 106,70 Meilen.

a) von Bingerbrück bis zum Bahnhofe Bingen . . . . 0,06 „

b) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist, ... 0,05 „

c) vom Bahnhofe Trier der Rheinischen nach dem Bahnhofe Trier der Saarbrücker Eisenbahn . 0,04 „

d) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar . . . . . . 0,66 „
welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;

e) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymegen (Nymwegen) . 1,84 „
welche Eigenthum der Nymegener Eisenbahn-Gesellschaft ist;

f) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bis Venlo . . . . 0,41 „
welche Eigenthum des Niederländischen Staats ist;

g) auf mehreren Zweigbahnen bei Essen rc. . . . . 1,18 „

Der Gesammtbetrieb der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erstreckt sich mithin auf . . . . . 110,94 Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Obercassel-Troisdorf rc. und Gerolstein-Trier (ad 2 u. 5 mitaufgeführt) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 105,05 „
berechnet.

II. **An Betriebsmitteln** wurden im Jahre 1871 neu beschafft: 38 Lokomotiven, 36 Personen- und 759 Lastwagen. Dagegen wurden ausrangirt: 10 Personenwagen und 69 Lastwagen, worunter 38 Erdtransportwagen, in deren Stelle 102 Lastwagen älterer Construction in Erdtransportwagen umgeändert worden sind.

III. **Verkehr.** Der Güterverkehr nahm nach dem Friedensschlusse einen so gewaltigen Aufschwung', daß während einiger Monate die Personenzüge auf einzelnen Strecken, besonders auf den mit Rheintrajekten zusammenhängenden, eingeschränkt werden mußten, um den Andrang der Güter bewältigen zu können.

IV. **Neue Bahnlinien.** Im Bau begriffen waren zu Anfang des Jahres 1872: die Strecke von Friedrich-Wilhelms-hütte bis Siegburg und die Bahn von Ehrang nach Quint zum direkten Anschluß dieses bedeutenden Hüttenwerks an die Eifelbahn, sowie die feste Rheinbrücke bei Rheinhausen.

Projektirt und zum Theil der landespolizeilichen Revision unterzogen sind folgende Strecken:

1) von Troisdorf zunächst bis Opladen und weiter nach Speldorf (Station der Zweigbahn Osterath-Essen) zur Erreichung einer direkten Verbindung der Rechtsrheinischen Bahn mit dem Kohlenrevier der Ruhr;
2) Fortführung der Osterath-Essener Bahn von Wattenscheid über Bochum nach Dortmund und Hörde;
3) die Linie Neuß-Viersen und
4) die Linie Crefeld-Gladbach.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlr.

13. Von der Bahn waren ult. 1871 doppelgeleisig: von Köln bis Herbesthal (11,33 Meilen), von Köln bis Osterath (5,94 Meilen), von Osterath bis Essen (6,33 Meilen), von Köln bis Bingerbrück (20,30 Meilen), vom Personen-Bahnhof Koblenz bis jenseits der festen Rheinbrücke und von Horchheim bis Oberlahnstein (1,86 Meilen), zusammen 45,76 Meilen, davon ab: die gemeinschaftlichen Strecken mit 0,26 Meilen, verbleiben 45,50 Meilen.

87a u. b. Von diesen Stamm-Actien nahmen 36 300 000 Thlr. an der Dividende pro 1871 Theil. Das für den Bau der Eifelbahn emittirte Actien-Kapital ist zur Dividende nicht berechtigt, auch wird für diese Linie eine besondere Betriebs-Rechnung geführt.

89. Es sind vom Staate garantirt: 11 000 000 Thlr. Stamm-Actien Lit. B. zum Bau der Eifelbahn Call-Trier mit 4 Proc., 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc. und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 4 Proc.

128. Zum Anheizen wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt und dabei 1 Reiserwelle = ⅛ Cbfß. Scheitholz gerechnet.

169, 181c u. 182a. Hierin sind enthalten: 153 151 Ctr. Militair-Gepäck rc., 3106 Fahrzeuge und Geschütze und 28 383 Militair-Pferde.

205e. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Transporte von rund 480 900 Thlr., weil alle vom Militair-Fiscus gezahlten Fahrgelder auf Personen-Verkehr gebucht wurden.
Ferner sind hierin die von Fußgängern rc. über die feste Rheinbrücke bei Koblenz erhobenen Brückengelder im Betrage von 15 457 Thlrn. enthalten.

208 u. 219a. Dies sind die Einnahmen für die von Civil-Personen aufgegebenen Gepäckstücke und Pferde.

236. Die Ausgaben für das Reinigen der Bahn vom Schnee werden aus dem Reservefonds bestritten.

238. In der hier aufgeführten Summe sind die Kosten der Rhein-Trajekte mit 72 553 Thlr. enthalten.

248. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

253. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

264. In dieser Summe sind 6102 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Bankhäusern rc. und 10 505 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensionskasse enthalten.

267. Der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken wird, wie ad I dieses Berichts erwähnt, nach besonderen Abrechnungs-Bestimmnngen geführt, ein Zins für dieselben daher nicht entrichtet. Der Einnahme-Antheil der Nymegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 279 aufgeführt.

274a. Außerdem hat der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie für die Strecke Pfaffendorf-Oberlahnstein einen Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals von 28 818 Thlrn. leisten müssen.

276. An dieser Dividende participirten 35 412 500 Thlr. Stamm-Actien u. 887 500 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien. (Siehe Erläuterung zu Kol. 87a u. b.)

289. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1871 . . 105,05 Meilen, im Vorjahre 85,55 Meilen, mithin im Jahre 1871 mehr 19,50 Meilen.

348. u. 349. Bei dem Betriebe der Trajekt-Anstalten sind durch Eisgang und Hochwasser Verkehrsstörungen, darunter 2 von längerer Dauer vorgekommen. Auf den Bahnstrecken haben keine stattgefunden.

48. Taunus-Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** hatte ult. 1871 nach neueren Vermessungen folgende Ausdehnung:

1) die Hauptbahn von Frankfurt a. M. nach Wiesbaden	5,55 Pr. Meilen,
2) die Zweigbahn von Höchst nach Soden	0,96 „ „
von der Haltestelle Curve bis Biebrich	0,24 „ „
zusammen	6,75 Pr. Meilen.

à 7532 Meter = 50,87 Kilometer.

Außerdem hat die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft eine Industriebahn nach der Fabrik Griesheim (zwischen Frankfurt und Höchst) von 0,25 Meilen Länge erbaut. Die Baukosten dieser Bahn werden von dem Besitzer der Fabrik Griesheim in vorherbestimmten Raten zurückerstattet, so daß nach erfolgter Abzahlung dieselbe dessen Eigenthum wird.

Der Betrieb auf der Höchst-Sodener Zweigbahn wurde am 22. April eröffnet und Ende Oktober geschlossen.

II. **Besitzwechsel.** Die Taunusbahn ist im Jahre 1872 in den Besitz des Preußischen Staats übergegangen und mit der Nassauischen Eisenbahn vereinigt worden. Die Direktion der letztern hat die Verwaltung und den Betrieb der Taunusbahn am 16. Mai 1872 übernommen.

III. **Bahn-Anlagen.** a) Geleise. Von den Geleisen der Taunusbahn ist ein nicht unerheblicher Theil auf Steinwürfeln fundamentirt und es haben sich die Unterhaltungskosten einer unter gleichen Verhältnissen benutzten Parallelstrecke in einem 7 jährigen Durchschnitte (von 1865 bis incl. 1871) wie folgt gestellt:

bei Steinfundament pro Jahr und Kilometer 39 Thlr. 14 Sgr. 10 Pf.,
„ Schwellenfundament „ „ „ „ 118 „ 29 „ 11 „

Die Schienen-Erneuerung kostet nach einem 31 jährigen Durchschnitte pro Jahr:

a) für jede Meile Bahn, ohne Rücksicht auf die doppelgeleisigen Strecken und die Geleise der Bahnhöfe 1333,93 Thlr.
b) für jede Meile Geleise (incl. der Doppelgeleise und der Geleise der Bahnhöfe) 527,71 „
c) für jeden Meter erneuerte Geleiselänge . . . . 4,1 „
d) für jede durchlaufene Lokomotivmeile . . . . 7 Sgr. 4 Pf.

Die im Jahre 1871 in Angriff genommenen Geleise-Anlagen zu Frankfurt a. M., Höchst und Castel wurden vollendet.

b) Bauten auf freier Bahn. Die im Vorjahre begonnene Correktur der Bahn-Steigung vor dem Bahnhof Höchst wurde vollendet und die Bahn mit Einzäunungen, Meilen- und Gefäll-Zeigern versehen.

c) Stationsbauten. An der Trajekt-Landestelle zu Mainz wurde die Landungsbrücke für die Dampffähren und die schiefe Ebene zum Aus- und Einfahren der zu trajektirenden Güterwagen in Folge einer von der Stadt Mainz vorgenommenen Ufer-Erweiterung vorgerückt resp. verlegt.

In Station Wiesbaden wurde eine zweite Güterhalle mit den zugehörigen Geleisen erbaut.

d) Telegraphen-Anlagen. Auf der Strecke Höchst-Castel wurden Läutewerke hergerichtet.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Taunusbahn besitzt eine Haupt-Reparatur-Werkstätte zu Castel, in welcher nicht nur alle vorkommenden Reparaturen ausgeführt, sondern auch neue Wagen und Lokomotiven gebaut werden können; zu Frankfurt a. M. befindet sich eine Filial-Werkstätte. In den Werkstätten waren 98 Arbeiter beschäftigt, deren Lohn im Jahre 1871 . . 29 955 Thlr. betrug.

Eine der Taunusbahn gehörige Gasbereitungs-Anstalt, welche auch Gas zu Privat- und Gemeinde-Zwecken abgiebt, besteht zu Castel.

V. **Betriebsmittel.** Der Bestand der Lokomotiven hat sich um 2 in der Hauptwerkstätte zu Castel erbaute Maschinen mit Tendern vermehrt, von welchen die eine im Jahre 1871 bereits in Betrieb genommen wurde, die andere jedoch am Jahresschlusse noch nicht ganz vollendet war. Zwei 6rädrige Personenwagen wurden in 4 vierrädrige Wagen umgebaut.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Die Arbeiter der Taunusbahn sind an einer Arbeiter-Krankenkasse betheiligt, jedoch wurden im Jahre 1871, wie im Vorjahre, alle an Arbeiter und deren Angehörige aus diesem Fonds zu leistenden Unterstützungen direkt von der Taunusbahn-Gesellschaft geleistet, so daß die Krankenkasse hierzu in keiner Weise in Anspruch genommen wurde.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken von Frankfurt bis Curve (5,04 Pr. Meilen) und beim Bahnhof Wiesbaden (0,07 Pr. Meilen).

82. Hierin ist, außer den Kosten für fortifikatorische Arbeiten, für Herstellung des Hafens und der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz, auch der für den Ankauf der Höchst-Sodener Zweigbahn verausgabte Betrag von 61 516 Thlr. enthalten.

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 1 225 443 Thlr. sind zum Theil aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, zum Theil aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden.

87c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit noch folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von	285 714 Thlrn.	(500 000 Fl. Rh.),
2) „ „ 4 „ „ „	344 000 „	(602 000 „ „),
zusammen	629 714 Thlr.	(1 102 000 Fl. Rh.)

Letztere Anleihe ist auf den Betrag von 685 714 Thlr. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, jedoch wurden davon bis ult. 1871 nur 344 000 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 76—84 mitenthalten.
Davon sind aus den Reserve- und Erneuerungsfonds verausgabt worden:

in den früheren Jahren bis Ende 1870	675 915 Thlr.,
im Betriebsjahre 1871	50 036 „
zusammen	725 951 Thlr.

91e. Von den hier aufgeführten Lokomotiven war eine ult. 1871 noch nicht in Betrieb genommen.

94a. Ebenso der zu dieser Lokomotive gehörige Tender.

122. Die in Kol. 109 aufgeführten Transportmittel wurden durch Ankauf aus zweiter Hand erworben, es ist deshalb die Angabe ihres Preises ohne Werth.

160 u. 161. Es wird nur die Differenz zwischen der empfangenen und der gezahlten Wagenmiethe, welche 1440 Thlr. Einnahme beträgt, notirt.

169. Außerdem sind noch 56 288 Traglasten befördert worden.

170b. Im Binnenverkehre der Taunusbahn wird Freigewicht für Gepäck nicht gewährt.

205e. Diese 1100 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für Extrafahrten. Die Einnahmen für Militair-Transporte (119 943 Personen) sind in Kol. 205a—c mitenthalten.

223. Hierin sind 7653 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt Castel-Mainz enthalten.

234. Ebenso hierin die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

249. In dieser Summe sind 3921 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn verwendeten Pferde, der Geschirre ꝛc., sowie 19 923 Thlr. Betriebskosten der Trajekt-Anstalt Castel-Mainz und 3716 Thlr. Spesen für Mitbenutzung der Frankfurter Hafenbahn enthalten.

284. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds", welcher ult. 1871 mit einem Bestande von 54 804 Thlr. abschloß und den Zweck hat, bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei'm Uebergange derselben an den Staat zu schaffen.

49a. Thüringische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1871:

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Gotha-Eisenach-Gerstungen von		25,16	Meilen,
2) die Zweigbahnen:	a) Corbetha-Leipzig von	4,18	„
	b) Weißenfels-Gera „	7,22	„
	c) Dietendorf-Arnstadt „	1,34	„
	d) Gotha-Leinefelde „	8,91	„
	e) Gera-Eichicht „	10,98	„
	zusammen	57,79	Meilen.
Die Gera-Eichichter Bahn ist am 20. Dezember 1871 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt		47,05	„

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages auch den Betrieb der Werrabahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahnverwaltung den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Staats-Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Salzbergwerk bei Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Die Länge der Geleise hat im Jahre 1871 in Folge der Anlage eines neuen Güterbahnhofs bei Erfurt und der Geleisumbauten und Erweiterungen auf mehreren Stationen um 5638,63 Ruthen zugenommen.

Von den aus älteren leichten Schienen hergestellten Geleisen wurden wiederum 4947 Ruthen mit Schienen des sogenannten Normalprofils umgebaut, so daß ult. 1871 nunmehr 77,80 Proc. aller Geleise aus schweren Schienen des Normalprofils bestanden.

Von den Geleisen sind im Jahre 1871 = 14028 Ruthen oder 8,66 Proc. erneuert und von den Bahnschwellen 46 170 Stück oder 7,66 Proc. des in der Bahn liegenden ganzen Quantums ausgewechselt worden.

2) **Bauten auf der Strecke.** Im Jahre 1871 ist eine größere Anzahl von Wärterhäusern versetzt resp umgebaut, eine neue Wärterbude eingeschaltet, eine dergl. an Stelle eines abgebrochenen Wärter-Wohnhauses neu gebaut und der Bau von 4 Zwischen-Stationsgebäuden vollendet worden. Ferner wurde die Zahl der isolirten Glockenhäuschen um 156 Stück, die Zahl der Morsé-Apparate um 7 Stück und die Zahl der Läutewerke um 3 Stück vermehrt.

3) **Stationsbauten.** Auf Station Weißenfels ist ein neues Empfangs-Gebäude im Bau vollendet und dem Betriebe übergeben worden. Die Empfangs-Gebäude in Erfurt und Gotha haben durch Anbauten Vergrößerungen von 5 236 und resp. 4922 □ Fuß Grundfläche erhalten. In Weißenfels ist ein neuer Güterschuppen und in Apolda ein kleiner Schuppen für Eilgüter hergestellt und in Erfurt durch theilweise Versetzung der bisher benutzten Güterschuppen nach dem neu angelegten Güterbahnhofe, sowie durch Neubauten daselbst eine wesentliche Vergrößerung der dem Güterverkehre dienenden Anlagen herbeigeführt worden. Für einen bei'm Umbau der Station Gotha

beseitigten Lokomotivschuppen wurde ein neuer, um 5 Maschinenstände vergrößerter Schuppen eingerichtet. Auf den Stationen Weißenfels und Gotha sind die früher benutzten Wasserstations-Anlagen außer Betrieb gesetzt und neue größere Anlagen dafür hergestellt worden. Station Sulza hat einen neuen Eiskeller erhalten.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 sind 9 Lokomotiven, 50 Personenwagen, 9 Gepäckwagen, 100 bedeckte und 130 offene vierrädrige Güterwagen beschafft und in den Betrieb eingestellt worden.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten- und Wittwen-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungs- und Wittwenkasse für das Arbeiter-Personal der Werkstätten, deren Kapitalbestand am Schlusse des Jahres 1871 . . 13 531 Thlr. betrug.

Ferner unterhalten die Beamten eine Sterbekasse, welche jedoch keine Unterstützung aus Gesellschaftsmitteln empfängt.

VI. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1871 ist der Bau einer Zweigbahn von Leipzig über Pegau nach Zeitz in Angriff genommen worden.

Die Vollendung derselben ist erst im Jahre 1873 zu erwarten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen mit Kapital betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion als auch des Verwaltungsrathes und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mit aufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn Halle-Gerstungen und die Strecke Leipzig-Markranstedt der Corbetha-Leipziger Zweigbahn.

75. Das Bau-Kapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt ist in der Summe des concessionirten Anlage-Kapitals nicht mit eingerechnet, weil dasselbe durch kündbare, auf den Namen der Gläubiger lautende Schuldscheine aufgebracht worden ist.

Dagegen ist das für die noch im Bau begriffene Leipzig-Zeitzer Bahn concessionirte Kapital von 2 800 000 Thlrn. in der angegebenen Summe enthalten.

85 u. 86. Von dem zum weiteren Ausbau der alten Bahnstrecken bestimmten Anlage-Kapitale sind 1 866 968 Thlr. verwendet, die aber — weil die Rechnung über die Ergänzungsbauten noch nicht abgeschlossen ist — auf die einzelnen Titel nicht vertheilt werden konnten. Auch der Bauaufwand für die Gera-Eichichter Bahn ist in der als verwendet angegebenen Summe noch nicht mitenthalten, weshalb bei Berechnung des Anlage-Kapitals pro Meile Bahnlänge nur 47,51 Meilen oder 357,83 Kilometer in Betracht kommen.

89. Von den Stamm-Actien sind 4 661 000 Thlr. Litt. B. Seitens der Staaten Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha mit 4. Proc., ferner 6 000 000 Thlr. Litt. C. Seitens der Staaten Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngerer Linie, im Vereine mit der Stammbahn mit 4 ½ Proc. Zinsen garantirt. Auch das Baukapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt genießt eine 4 ½ procentige Zinsengarantie Seitens des Staates Schwarzburg-Sondershausen.

102d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

125. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen sind 355 909 Meilen durch eigene, 21 115 Meilen dagegen durch fremde Maschinen geleistet worden. Außerdem legten aber die Maschinen der Thüringischen Bahn 2996 Meilen auf fremden Bahnen und 3385 Meilen auf den occupirten französischen Bahnen zurück.

Bei der Berechnung des Materials-Verbrauchs der Lokomotiven kommen 376 502 Nutzmeilen in Betracht.

143. Dieser Procentsatz ist nur annähernd richtig, weil ein Theil der Militair-Personen in Güterwagen befördert worden ist.

175. Die hier besonders ersichtlich gemachten 229 154 Ctr. bestanden in Militairgütern.

215a. Hierin sind 71 243 Thlr. Einnahmen für Militairgüter enthalten.

228, In dieser Summe sind 126 039 Thlr. Beiträge an die Erneuerungsfonds für Erneuerung der Oberbau-Materialien enthalten.

250. Desgleichen hierin 70 555 Thlr. für Erneuerungen an den Locomotiven und 93 627 Thlr. für Erneuerungen an den Wagen.

276. Von der Dividende sind 10 ½ Proc. auf 11 250 000 Thlr. Stamm-Actien erster und zweiter Emission und 4 Proc. auf 4 661 000 Thlr. garantirte Stamm-Actien Litt. B (Gotha-Leinefelde) gezahlt worden.

274—280. In den hier aufgeführten Summen sind 183 792 Thlr. mehr nachgewiesen, als der Ueberschuß (Kol. 272a) und der Bestand aus dem Vorjahre (Kol. 273) beträgt. Diese Differenz besteht aus 163 135 Thlrn. Seitens der Staaten geleistetem Zuschuß zu den garantirten Zinsen für das Anlage-Kapital der Gotha-Leinefelder Bahn, 17 075 Thlr. Zins-Zuschuß für das Anlage-Kapital der Dietendorf-Arnstädter Bahn und 3582 Thlr., welche der Baufonds der Gera-Eichichter Bahn, für dessen Rechnung der Betrieb dieser Zweigbahn pro 1871 ausgeführt wurde, der Betriebskasse erstattet hat.

275. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Jahr 1870.

278. Der Zuschuß zur Pensions- und Waisenkasse ist in Kol. 264 enthalten und betrug 16 659 Thlr.

280. Diese Summe ist zur Deckung der Eisenbahn-Steuer pro 1871 bestimmt.

49b. Werra-Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen nach Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg von . . . . 19,93 Meilen, sowie die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung erbaute, von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . 2,78 „

zusammen 22,71 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf Station Coburg wurde eine große Brückenwaage zum Verwiegen von Eisenbahn-Fahrzeugen mit ihren Ladungen aufgestellt. Unterhalb des Bahnhofes Themar mußte wegen Neuanlage einer Entwässerung ein 2 Fuß hoher und 2½ Fuß weiter Wasserdurchlaß durch den Bahnkörper hergestellt werden.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 wurden 15 offene und 15 bedeckte Güterwagen von je 200 Ctr. Tragkraft aus den Mitteln des Reservefonds beschafft und dafür 28 554 Thlr. aufgewendet.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich mit 4,86 Personen besetzt und brachte 0,455 Thlr. pro Meile ein. Jede Gepäck- und Güterwagen-Achse war durchschnittlich mit 32,15 Ctr. belastet und brachte 8,44 Sgr. pro Meile ein.

V. **Personen-Verkehr.** Im Hannover-Thüringischen Verbands-Verkehre ist vom 1. Dezember 1871 ab ein neuer Tarif via Kassel und via Leinefelde zur Einführung gelangt und in Folge dessen der ältere Tarif aufgehoben worden. Für beide Routen haben die Billets eine Gültigkeit von 5 Tagen.

VI. **Güter-Verkehr.** Im direkten Verkehre mit der Thüringischen Bahn erschien am 1. Februar 1871 ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und außergewöhnlichen Gegenständen, in welchen die inzwischen eröffnete Gotha-Leinefelder Bahn mit ihren wichtigeren Stationen Aufnahme fand. Zu dem Tarife vom 1. Dezember 1870 für den direkten Verkehr mit den Bayerischen Bahnen erschien am 1. Oktober 1871 ein Nachtrag, welcher neben verschiedenen Aenderungen in der Güter-Klassifikation ermäßigte Frachtsätze nach und von einer Anzahl Bayerischer Stationen brachte. Durch diesen Tarif wurden gleichzeitig die wichtigeren Stationen der Halle-Kasseler und der Nordhausen-Erfurter Bahn mit den Bayerischen Bahnen via Werrabahn in direkten Verkehr gesetzt. Nächstdem ward am 15. November 1871 ein Special-Tarif für Salztransporte von Salzungen und anderen Thüringischen Salinen nach Bayern eingeführt, auch vom 1. März 1871 ab ein neuer Verbands-Gütertarif zwischen der Magdeburg-Leipziger Bahn und den Bayerischen Bahnen via Hof für den Verkehr der Thüringischen Station Halle mit Bayerischen Staatsbahn-Stationen via Werrabahn in Anwendung gebracht. Am 15. September 1871 trat ein neuer Verbands-Verkehr — der Thüringisch-Württembergische — in Wirksamkeit, welcher den direkten Transport von Gütern zwischen Stationen der Thüringischen und der Werrabahn einerseits und Stationen der Königl. Württembergischen Staatsbahn andererseits via Lichtenfels-Nördlingen beziehungsweise Lichtenfels-Ulm vermittelt. Außerdem traten mehrere Stationen der Werrabahn mit verschiedenen Stationen des Sächsisch-Rheinischen und des Posen-Sächsischen Eisenbahn-Verbandes in direkten Verkehr.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die neben der Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) bestehende Sterbekasse der Beamten und deren Frauen, sowie über die Werkstatts-Arbeiter-Krankenkasse (welche ult. 1871 mit einem Bestande von 3328 Thlr. abschloß) ist das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 191 enthalten.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

124c. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

124i. Außerdem legten die Maschinen auf fremden Bahnen 18 676 Meilen zurück.

132b. Hierin sind auch 21 484 Ctr. Coaks enthalten.

Der Netto-Verbrauch umfaßt auch den Verbrauch für die Leerfahrten, indem dieser nicht besonders angegeben werden kann.

161. Hierin sind 14 781 Thlr. Maschinen-Miethe mitenthalten.

183b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

248. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

50. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1871 wurden nur Unterhaltungs-Arbeiten ausgeführt, bei welchen 299 Schachtruthen Kies, 11 100 Stück Bahnschwellen, 1052 Cubikfuß Weichenschwellen aus Kiefernholz und 4006 lfde. Fuß Schienen verwendet sind. Bei diesen Arbeiten sind 14 935 Tagewerke mit 5348 Thlr. Kosten aufgewendet und es waren täglich pro Bahnmeile 7,01 Arbeiter gegen 4,5 Arbeiter im Vorjahre beschäftigt. Für ein Tagewerk wurde durchschnittlich ein Lohnsatz von 10,74 Sgr. gezahlt.

II. **Betrieb.** Bei der Lage der Bahn an der äußersten Nordostgrenze des Deutschen Reichs hat der Deutsch-Französische Krieg den Betrieb im Allgemeinen nur in geringerem Maaße beeinflußt; es wurden nur 22 393 Militairs und 2398 Militair-Pferde, sowie geringes Armee-Material befördert.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Für die ständigen Werkstätten-, Güterboden- und Bahnhofs-Arbeiter ist eine Krankenkasse eingerichtet, zu welcher die Verwaltung den Betrag von rot. 37 Thlr. beigesteuert hat. Diese Kasse hatte ult. 1871 einen Bestand von 135 Thlrn.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder. Die wirklichen Mitglieder bezogen im Jahre 1871 wie in den Vorjahren je 300 Thlr. Remuneration.

11. Zu dieser Bahnlänge kommt noch die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von 0,085 Meilen.

75. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bau-Objekte daher nicht bekannt sind.

85. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.

219a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 2398 Militair-Pferde, diejenigen für die übrigen Pferde sind in Kol. 219b. mitenthalten.

234. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsgebäude, **Perrons**, Vorplätze 2c., sowie der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen und Wege-Uebergänge.

Wegen der Heizung der Wärterlokale ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 198 das Nähere enthalten.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

51. Königlich Ungarische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahnen umfaßte ult. 1871:

1) die nördliche Linie:

a) die Hauptbahn von Pest über Hatvan, Salgo-Tarjan und Losoncz nach Altsohl . . . . 28,37 Meilen,
von welcher die 4,94 Meilen lange Strecke Salgo-Tarjan-Losoncz am 4. Mai und die 7,04 Meilen lange Strecke Losoncz-Altsohl am 18. Juni 1871 dem Betriebe übergeben wurden,

b) die Flügelbahn von Hatvan über Vamos-Györk und Füzes-Abony nach Miskolcz . . . . 15,33 "

c) die Zweigbahnen von Vamos-Györk nach Gyöngyös . . . . 1,43 "
und von Miskolcz nach Banreve (eröffnet am 13. Juni 1871) . . . . 5,85 "
nebst der Verbindungsbahn mit der Theiß-Eisenbahn . . . . 0,18 "

zusammen 51,16 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Salgo-Tarjan-Losoncz-Altsohl und Miskolcz-Banreve . . . . 43,31 "

2) die südliche Linie von Zakany nach Agram . . . . 13,63 "

Von den im Bau begriffenen Linien der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahnen wurde die 12,86 Oesterr. = 12,93 Preuß. Meilen lange Strecke Altsohl-Ruttka am 12. August und die 2,18 Oesterr. = 2,20 Preuß. Meilen lange Strecke Füzes-Abony-Erlau am 3. November 1872 dem Betriebe übergeben.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Nördliche und südliche Linie.**

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Strecke Pest-Salgo-Tarjan in fertigem Zustande übernommen und die Baurechnungen der übrigen Strecken noch nicht abgeschlossen sind.

181b u. c. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge kann nicht angegeben werden, da nur das Gewicht derselben notirt wird. Auf der nördlichen Linie wurden 189 882 Ctr. Eisenbahn- und 36 696 Ctr. sonstige Fahrzeuge und auf der südlichen Linie 541 Ctr. Eisenbahn-, sowie 388 Ctr. sonstige Fahrzeuge befördert.

Südliche Linie.

272. Ein Ueberschuß wurde im Jahre 1871 nicht erzielt, da die Ausgaben um 62 718 Thlr. höher waren, als die Einnahmen.

Nördliche Linie.

289. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:
im Jahre 1871 . . . 51,16 Meilen überhaupt und 43,31 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
" " 1870 . . . 33,05 " " " 32,44 " " " " "

im Jahre 1871 mehr 18,11 Meilen überhaupt und 11,07 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

Nördliche und südliche Linie.

290—300. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil bei der nördlichen Linie eine erhebliche Veränderung des Bahngebiets vorgekommen ist und die südliche Linie erst ein volles Jahr im Betriebe sich befindet.

52. Alföld-Fiumaner Eisenbahn (Großwardein-Essegg).

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1871:

1) die Hauptbahn von Großwardein über Csaba, Vasarhely, Szegedin, Maria-Theresiopel und Zombor nach Essegg . . . . 46,28 Meilen,

2) die Zweigbahn von Essegg nach Villany . . . . 5,96 "

zusammen 52,24 Meilen.

Die 11,75 Meilen lange Strecke von Großwardein nach Csaba wurde am 14. September 1871 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . 44,0 "

II. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse ist für die Diener und Arbeiter der Gesellschaft eine Kranken-Unterstützungs-Kasse gegründet, welche Ende 1871 mit einem Bestande von 4662 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht erfolgen, da die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen waren. Der Bau wurde von den Concessionären der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ausgeführt.

89. Seitens der Ungarischen Staats-Regierung ist ein jährliches Reinerträgniß von 36 500 Fl. = 24 333 Thlrn. pro Meile Bahnlänge garantirt.

274 u. 276. Zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals waren 1 059 139 Thlr. erforderlich. Der hierzu disponible Ueberschuß von 268 748 Thlr. in Noten repräsentirt in Silber 225 934 Thlr., es mußte deshalb die Staatsregierung in Folge der übernommenen Garantie einen Zuschuß von 833 205 Thlrn. leisten.

290—300. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung erst seit dem 14. September 1871 im Betriebe ist.

348. Diese Verkehrs-Störung bezieht sich auf den Betrieb der Trajekt-Anstalt bei Gombos.

53. Arad-Temesvarer Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Die von Arad über Vinga nach Temesvar führende . . . . . . 7,59 Meilen lange Eisenbahn wurde am 6. April 1871 dem Betriebe übergeben. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit von 270 Tagen . . . . 5,61 „ welcher jedoch den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 154b, 155b, 156b, 157b, 194, 211, 222, 225, 240, 266, 269 und 272b nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Der Betrieb wird von der Direktion der Theiß-Eisenbahn geführt.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Die Beamten der Arad-Temesvarer Eisenbahn-Gesellschaft nehmen an der Pensionskasse der Beamten der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft Theil. Dagegen ist eine Krankenkasse für die Bediensteten der Arad-Temesvarer Eisenbahn-Gesellschaft gegründet, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 361 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Unternehmern in General-Entreprise ausgeführt ist.

89. Der Staat hat ein jährliches Reinerträgniß von 39 500 Fl. Oesterr. Währ. = 26 333 Thlr. in Silber pro Bahnmeile, mithin bei einer Bahnlänge von 7,54 Oesterr. Meilen ein Gesammt-Reinerträgniß von 297 830 Fl. Oesterr. Währ. = 195 220 Thlr. in Silber garantirt, was eine Verzinsung des Anlage-Kapitals von ca. 5,13 Proc. in Silber giebt.

124i. Außerdem haben die Lokomotiven noch 53 Meilen in ungeheiztem Zustande zurückgelegt.

125. Von fremden Lokomotiven wurden 10 Nutzmeilen auf der Arad-Temesvarer Eisenbahn zurückgelegt.

129b. Zur Feuerung der Lokomotiven einschließlich des Reserve- und Rangirdienstes, sowie zur Heizung der Vorwärmer wurden Holz, Braun- und Schwarzkohlen verwendet. Verbraucht wurden 55 Klftr. Holz und 19 525 Ctr. Braun- und Schwarzkohlen. Die Kohlen sind nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 129b mitenthalten.

175 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind

	3756	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	767	Z.-Ctr. Thiere	im Binnenverkehre befördert,
	174	„ „ „	1897	„ „	„ direkten Verkehre aufgegeben,
	4002	„ „ „	6084	„ „	„ „ „ angekommen u.
	—	„ „ „	202	„ „	„ Durchgangs-Verkehre befördert.
Zusammen	7932	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	8950	Z.-Ctr. Thiere	(wie in Kol. 183a angegeben).

274a u. 276. Außerdem hat der Staat zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 28 228 Thlr. zugeschossen und für die Verzinsung der Stamm-Aktien 65 302 Thlr. ausgegeben, so daß der in Folge der übernommenen Garantie geleistete Gesammtzuschuß 93 530 Thlr. beträgt.

350—369. Wegen der Beamten-Pensions-Kasse wird auf das ad II dieses Berichts Gesagte Bezug genommen.

54. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist im Jahre 1871 um die Kohlenbahnen von Profil Nr. 307 nächst der Station Dux bis nach Schwatz und von Ullersdorf nach dem Marien- und Elisabethschachte von zusammen 0,65 Meilen erweitert worden und umfaßte:

1) die Hauptbahn von Aussig über Teplitz, Dux und Brüx nach Komotau von 8,54 Oesterr. = 8,60 Preuß. Meilen,

2) folgende von der Hauptbahn sich abzweigende Kohlenbahnen, auf welchen aber nur Kohlenverkehr stattfindet:

a) von Aussig nach der Elbe und der chemischen Fabrik	1823	Wr. Klafter,
b) von Türmitz nach dem Arnold-, Elisabeth- u. Franz-Josef-Schachte	310	„ „
c) von Schönfeld nach dem Albert-Schachte	69	„ „
d) von Karbitz nach dem Milada-, Julien-, Saxonia-, Bail-, Theresia-, Ritschel-, Austria- und Bohemia-Schachte	3801	„ „
e) von Mariaschein nach der Cementfabrik, dem Doblhoff-, Elbe Colliery-, Musterung- (Rampe), Fügner-, Clary-, Reseen, Britania-, Richard- und Victoria-Schachte	3271	„ „
f) von Teplitz nach dem Wenzel-Schachte	205	„ „
g) von Ullersdorf nach dem Segen-Gottes-, August-, Adolf-, Barbara-, Prokopi-, Marien- und Elisabeth-Schachte	1899	„ „
h) von Dux nach dem Sylvester- und Christianen-Schachte . . .	233	„ „
i) von Profil Nr. 307 bis nach Schwatz	2400	„ „
zusammen	14 011	Wr. Klftr. = 3,59 „ „
		Ueberhaupt 12,19 Preuß. Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der im Jahre 1871 eröffneten Kohlenbahnen (siehe oben) . . . . 11,95 Preuß. Meilen.

Da jedoch die ad 2 aufgeführten Strecken lediglich zu Braunkohlen-Transporten benutzt werden, so ist den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen mit Ausnahme von Kol. 86 die Länge der Hauptbahn von 8,60 Pr. Meilen zu Grunde gelegt worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Das zweite Geleise der Hauptbahn von Aussig bis Karbitz, sowie von Mariaschein bis zum Richard-Schachte wurde vollendet und dem Betriebe übergeben. Mit der weiteren Legung von Doppel-Geleisen vom Austria-Schachte bis Mariaschein wurde begonnen. In Aussig wurde im Elbehafen ein zweites Geleise gelegt und die Herstellung eines Doppelgeleises auf der Elbe-Schleppbahn vollendet. In der Station Türmitz wurden zwei, in Schönfeld ein und in Mariaschein zwei neue Geleise gelegt.

2) **Stationsbauten.** In der Station Aussig wurde ein neues Magazin von 96 Quadratklaftern Lagerraum und eine Brückenwaage hergestellt. Mit dem Baue von neuen Werkstätten-Anlagen wurde begonnen, die Erweiterung des Rangirbahnhofes in Angriff genommen und so weit durchgeführt, daß mit dem Schluß des Jahres 1871 bereits 9 Geleise dem Verkehre übergeben werden konnten. In Karbitz und Mariaschein wurden die Frachten-Magazine vergrößert. In Teplitz wurden die Lagerräume des Magazins vermehrt, die Wagenremise vergrößert, eine neue Brückenwaage aufgestellt, zwei neue Geleise gelegt und mit der Verlängerung des Hauptgebäudes begonnen.

3) **Telegraphen.** Im neuen Bahnhofe zu Aussig und in Settenz wurden Telegraphen-Stationen eingerichtet und die Dux-Schwatzer Flügelbahn mit electrischen Glocken-Signalen versehen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 5 Lokomotiven nebst Tendern, 40 Personenwagen, 11 Kondukteurwagen, 30 bedeckte Güterwagen, 454 Kohlen- und 18 Bahnwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft ist die Concession für den Bau und Betrieb der Bielathal-Bahn von Bilin über Schwatz, Wohontsch, Auperschin und Tschochau nach Türmitz (3,5 Meilen) ertheilt worden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

11. Wie bereits ad I dieses Berichts erwähnt, ist den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen die Länge der Hauptbahn von 8,60 Meilen = 64,77 Kilometer zu Grunde gelegt worden, weil auf den Zweigbahnen nur Braunkohlen-Transporte ausgeführt werden.

14. Die Strecke von Aussig nach Teplitz wurde am 20. Mai 1858, die Zweigbahnen später, die letzten derselben in den Jahren 1863—1865, 1867—1869 und 1871, die Strecke Teplitz-Dux am 1. Juli 1867 und die Strecke Dux-Komotau am 8. Oktober 1870 dem Betriebe übergeben.

88. Ende 1871 waren amortisirt 49 560 Thlr. Aktien (welche ebenfalls der Amortisation unterliegen) und 43 400 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

234. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Lokomotiven.

274b. Zur Amortisation von Stamm-Aktien wurden 3500 Thlr. verwendet, welche Summe hierin enthalten ist.

275. Die Erwerb- und Einkommensteuer pro 1871 betrug 23 690 Thlr., von welcher Summe die im Vorjahre zu viel gezahlten 13 723 Thlr. in Abzug kommen, so daß noch 9967 Thlr., wie hier angegeben, zu zahlen waren.

55. Böhmische Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt folgende Strecken:

1) von Bakov über Böhmisch-Leipa und Tannenberg nach Bodenbach	14,626	Meilen,
2) von Tannenberg nach Rumburg	2,696	„
3) von Kreibitz-Neudörfel nach Warnsdorf	1,543	„
4) die Elbeschleppbahn	0,108	„
5) von Rumburg bis zur Gersdorfer Straße	0,276	„
zusammen	19,249	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** In Böhmisch-Leipa wurden die Geleise um 140 Klafter und in Falkenau um 100 Klafter verlängert, in Bakov wurde gemeinschaftlich mit der Turnau-Kralup-Prager Bahn ein Geleise von 55 Klafter Länge hergestellt. In Röhrsdorf wurde das Empfangsgebäude und der Waarenschuppen vergrößert und die Ladeperrons verlängert, in Kreibitz-Neudörfel ein Wohngebäude erbaut, in Böhm. Leipa das Magazin vergrößert und ein Kohlenschuppen erbaut. Ebenso wurde in Tetschen ein Kohlenschuppen erbaut.

Auf der ganzen Linie erfolgte die Aufstellung von Stations-Deckungs-Signalen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 4 Lokomotiven und 40 Lastwagen vermehrt. Mehrere Personen- und Gepäckwagen sind in Bestellung gegeben, waren Ende 1871 aber noch nicht abgeliefert.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungs-Kasse für die Bediensteten und Arbeiter der Gesellschaft, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 8119 Thlrn. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Die im Bau begriffene, 2,73 Meilen lange Strecke Bensen-Böhm. Leipa wurde am 14. Juli 1872 dem Betriebe übergeben. Der Bau der Strecke Gersdorfer-Straße-Georgswalde-Ebersbach wurde in Angriff genommen. Alsdann ist die Concession für die Strecke von Rumburg bis Schluckenau, event. bis an die Landesgrenze gegen Bautzen zum Anschlusse an die Königlich Sächsische Staatsbahn ertheilt. Ueber die Weiterführung dieser Linie bis Kamenz oder Cottbus, sowie über eine zu erbauende Linie von Leitmeritz über Böhmisch-Leipa nach Liebenau oder Reichenberg schweben die Verhandlungen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

135c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden 334 148 Ctr. Braunkohlen und 16 933 Ctr. Steinkohlen, zusammen 351 081 Ctr. überhaupt = 519,91 Z.-Pfd. pro Nutzmeile verbraucht.

181a u. 182a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden 1 Equipage und 3 Pferde mit Personenzügen befördert. Außerdem kamen noch 2 Leichen zur Beförderung.

208. Hierin sind die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten 1 Equipage und 3 Pferde enthalten.

56. Böhmische Westbahn.

I. **Das Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 199 näher beschriebenen Linien von 25,77 Meilen, zu welchen noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gepachtete Strecke von der Landesgrenze bis Furth am Walde von 0,89 Meilen hinzutritt, so daß sich der Betrieb auf 26,66 Meilen erstreckt.

Außerdem leitet die Gesellschaft auf Grund besonderer Verträge den Betrieb folgender Privat-Bergwerksbahnen:

1) nach der Fürstl. Fürstenbergschen Hochofen-Anlage Carl-Emilshütte zwischen Wächter Nr. 39 u. 40	303 Wr. Klftr.
2) von der Station Zditz nach der Zditzer Zuckerfabrik	150 „ „
von der Station Rokitzan nach den der Miröschauer Kohlengewerkschaft gehörigen Gruben in Miröschau	5050 „ „
4) von der Station Nürschan nach	
a) den Pankraz'schen Kohlengruben	2982 „ „
b) dem Humboldt- und Sulkowschachte des Westböhmischen Bergbau- und Hüttenvereins	1516 „ „
c) den Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Kohlengruben in Littitz	4160 „ „
5) von der Station Staab nach den der Mantauer Kohlengewerkschaft gehörigen Gruben in Mantau	1754 „ „
zusammen	15 915 Wr. Klftr.
= 4,007 Preuß. Meilen = 30,183 Kilometer.	

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleise.** Im Jahre 1871 wurde eine eingeleisige Strecke von 3,04 Meilen mit neuen Stahlschienen belegt, so daß Ende 1871 eine eingeleisige Strecke von 19,80 Meilen mit Stahlschienen (theils Puddelstahlschienen, theils Bessemer- und theils Martin-Siemens'sche Gußstahlschienen) belegt ist. Von den in der Bahn liegenden Schienen wurden im Jahre 1871 ausgewechselt und theils durch Stahlschienen, wie oben erwähnt, theils durch Auswechselung rückgewonnener Eisenschienen ersetzt 10 550 Stück. Außerdem wurden 38 461 Stück Schwellen ausgewechselt.

In der Station Prag wurde ein neues 250 Klafter langes Geleise für Zwecke der Verladung von Wagen auf Wagen, zwischen Zbirow und Horowitz und in Blisova je ein Ausweichgeleise von 300 Klafter Länge zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linie gelegt.

Die Rekonstruktion der Weichen-Anlagen wurde in der Weise in größerer Ausdehnung fortgesetzt, daß die alten Wechsel-Apparate und Kreuzungen bei Schadhaftwerden durch Apparate neuen Systems und durch wendbare Herzstücke aus Gußstahl ersetzt worden sind. Aus diesem Anlasse wurden 16 neue Weichen-Apparate und 48 neue Herzstücke eingelegt.

2) **Bauwerke auf freier Bahn.** Im Jahre 1871 wurden 676 Current-Klafter Schneedämme hergestellt, so daß nunmehr 38 einzelne Schneedämme in einer Länge von 3370 Klaftern = 0,848 Meilen hergestellt sind. Dieselben haben sich bewährt, da keine Schneeverwehungen stattfanden.

Mit den Felsenabräumungen wurde in der Strecke Rewnitz-Beraun fortgefahren; das hierdurch gewonnene und anderweitig nicht verwendbare Material ist zur Verbreiterung des Bahnkörpers für ein zweites Geleise verwendet worden.

An der Mokropec und Holleischen Brücke wurden Damm- und Uferversicherungen ausgeführt, an letzterer auch die Regulirung des Uslava-Flußbettes vorgenommen und eine Stützmauer erbaut, sowie bei Dobrichowitz zur Vermeidung der Ueberschwemmung der Bahn ein neuer Durchlaß hergestellt.

3) **Stationsbauten.** Der Magazin-Ladeperron in Prag wurde um 30 Klafter verlängert und eingedeckt, die Gasleitung daselbst reconstruirt und ein neuer eiserner Ladekrahn mit Quader-Fundament aufgestellt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 5 Lastzugs-Maschinen nebst Tendern, 67 bedeckte Lastwagen, 15 Hornviehwagen und 50 Kohlenwagen vermehrt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Pensionskasse noch bestehende Krankenkasse schloß ult. 1871 mit einem Bestande von 14 624 Thlrn. ab.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist daher nur annähernd richtig. Die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel 2c. wurde von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlrn. ausgeführt und es beziehen sich die weiter verwendeten 1 726 000 Thlr. auf bezahlte Intercalar-Zinsen, die Staatsgarantieschuld und diverse Bau-Erweiterungen.

102a. Die hier aufgeführten Wagen werden gleichzeitig zu Transporten der Post benutzt.

124g. Hierin sind auch die von den Lokomotiven in kaltem Zustande zurückgelegten 44 Meilen mitenthalten.

149. Bei dieser Durchschnitts-Berechnung wurden die gegen Ende des Jahres 1871 angeschafften 137 Wagen, welche auf der eigenen Bahn 74 149 und auf fremden Bahnen 53 106, zusammen also 127 255 Achsmeilen zurückgelegt haben, nicht in Betracht gezogen.

166. Dies sind die beförderten Militair-Personen. Die übrigen zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen sind in den Kol. 163 und 164 mitenthalten.

167. Außerdem wurden noch Personen mit 7 Separatzügen befördert, die Anzahl derselben jedoch nicht notirt.

174—178. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere (in Kol. 181 und 182 nach Stückzahl aufgeführt). Davon sind:

115 914 Ctr.	Fahrzeuge und	95 578 Ctr.	Thiere im	Binnenverkehre befördert,
23 252 „	„ „	22 397 „	„ „	direkten Verkehre aufgegeben,
1 171 „	„ „	11 888 „	„ „	„ „ angekommen und
88 100 „	„ „	— „	„ „	Durchgangs-Verkehre befördert,
zusammen 228 437 Ctr.	Fahrzeuge und	129 863 Ctr.	Thiere,	wie in Kol. 183a und b angegeben.

181a u. 182a. Hiervon sind 38 Equipagen und 251 Pferde (worunter 113 Militair-Pferde) mit Personenzügen befördert worden.

202. Für die Staats-Depeschen erhält die Gesellschaft den gleichen Gebühren-Antheil, wie für Privat-Depeschen.

208. Diese Summe enthält auch die Einnahmen für die mit den Personenzügen beförderten 38 Equipagen, 251 Pferde und 359 Hunde.

238. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der currenten Bahn und der Erhaltung der Beleuchtungsmittel mit 4253 Thlrn. enthalten.

249. Diese Summe zerfällt in 6082 Thlr. Kosten der Wasserspeisung der Lokomotiven und 15 736 Thlr. Kosten des Verschiebens der Züge und Wagen in den Stationen.

287a. Diese 7806 Thlr. sind zur Herstellung von electrischen Glocken-Signal-Leitungen verwendet worden.

57. Buschtěhrader Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) die Hauptbahn (Böhmische Nordwestbahn) von Prag (Bubna) über Wejhybka, Saaz, Priesen, Carlsbad und Tirschnitz nach Eger . . . . . 30,05 Meilen,
von welcher die Strecken Lana-Priesen (9,89 M.) am 4. Februar und die Strecke Priesen-Carlsbad (7,7 M.) am 9. Dezember 1871 dem Betriebe übergeben wurden;

2) die Flügelbahnen: a) Wejhybka-Kladno-Kralup . . . . . 3,40 „
b) Luzna-Lischan-Rakonitz . . . . . 0,69 „
am 4. Februar 1871, jedoch nur für den Güterverkehr eröffnet;
c) Priesen-Komotau (am 4. Februar 1871 dem Verkehre übergeben) . . . . . 1,24 „
d) Tirschnitz-Franzensbad (am 9. Dezember 1871 dem Verkehre übergeben) . . . . . 0,53 „

3) folgende Industrie-Bahnen, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:
a) von der Station Prag (Bubna) nach der Waggon- und Bondy'schen Drahtstift-Fabrik, von der Station Falkenau nach dem Eatonschen Karoli-Schachte und von der Station Ziebitz nach Reichenau zu den Starkschen Werken, zusammen . . . . . 0,39 „
b) von der Station Kladno nach der Eisenhütte, dem Franz-, Pruhou-, Leier- und Thienfeld-Schachte, von der Station Duby nach dem Procopi- und Maria-Anna-Schachte, von der Station Buschtěhrad nach dem Wenzl-, Vitovka- und Antonia-Schachte und von der Station Kralup nach der Moldau, der chemischen und der Zuckerfabrik, zusammen . . . . . 0,76 „
c) von der Strecke Luzna-Rakonitz nach dem Marawia-Schachte . . . . . 0,26 „
d) von der Strecke Priesen-Komotau nach dem Prenzing-Schachte und von der Station Komotau nach dem Georgi-Schachte, zusammen . . . . . 0,10 „

überhaupt 37,53 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Lana-Priesen-Carlsbad (ad 1 aufgeführt), sowie der ad 2 b, c und d aufgeführten Flügelbahnen und mit Rücksicht darauf, daß auf der Flügelbahn Luzna-Lischan-Rakonitz und den ad 3 aufgeführten Industrie-Bahnen nur Güter-Verkehr stattfindet, die Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft aber die 0,3 Meilen lange Strecke von dem Bahnhofe der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Prag bis zum Bahnhofe Prag (Bubna) der Buschtěhrader Eisenbahn für den Personen-Verkehr mitbenutzt, beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt 27,19 Meilen im Personen- und 28,74 Meilen im Güter-Verkehre.

Die Strecke Wejhybka-Kladno (der ad 2 a aufgeführten Flügelbahn) ist ein Theil der, der Prager-Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörenden Kladno-Nucic'er Erzbahn, welche von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten mitbenutzt wird. Die Länge der gemeinschaftlich benutzten Strecke beträgt 0,34 Meilen.

II. **Die Pferdebahnstrecke** von Lana über Thiergarten nach Pinie von 1,71 Meilen, welche im Jahre 1871 nur noch zu Holztransporten benutzt wurde und mit 1 Dienstwagen, 4 Gepäck-, 77 Güter- und 12 Arbeitswagen ausgerüstet ist, kommt bei den vorliegenden statistischen Notizen nur bei den Kol. 75—87 in Betracht. Die beförderten Quantitäten Holz, sowie die Einnahmen und Ausgaben sind in den betreffenden Kol. der übrigen Linien mitenthalten.

III. **Bahn-Anlagen.** Mehrere Stationen der älteren Strecken sind durch Neuherstellungen von Gebäuden und Geleisen erweitert worden.

Auf sämmtlichen neu eröffneten Linien wurde das bereits auf den älteren Strecken bestehende Morsé'sche System in Verwendung genommen, außerdem auch die Glocken-Signalleitung als Sprechlinie eingerichtet.

Die außerhalb der Stationen aufgestellten Deckungs-Signale sind mit electrischen Läutewerken in Verbindung gebracht.

IV. **Industrielle Anlagen.** An Reparatur-Werkstätten besitzt die Gesellschaft je eine in Kralup, Komotau, Wejhybka, Bubna und Eger. Die Werkstätte in Komotau, welche als Hauptwerkstätte für die ganze Bahn in der Einrichtung begriffen war, beschäftigte 52 Arbeiter. Die mit Dampfmaschinen-Betrieb eingerichtete Werkstätte in Kralup hat größere Reparaturen auszuführen, auch neue Güterwagen zu bauen und beschäftigte 123 Arbeiter. Die Werkstätten

in Wejhybka, Bubna und Eger, in welchen 23 resp. 11 und 10 Arbeiter beschäftigt wurden, haben nur kleinere Reparaturen auszuführen.

V. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1871 wurden 23 Maschinen und 449 Wagen neu angeschafft.

VI. **Personen-Verkehr.** Eingeführt wurden Tour- und Retour-Karten zu ermäßigten Preisen. Außerdem bestehen für die Bergarbeiter im Buchtěhrad-Kladnoer Kohlenreviere Arbeiter-Billets. In den gemischten Zügen und in den Lastzügen mit Personen-Beförderung verkehren auch Wagen IV. Klasse.

Ausgegeben wurden 14 355 Tour- und Retour-Billets, 202 249 Billets IV. Klasse und 119 357 Arbeiter-Billets (IV. Klasse).

An Stelle der Zettelbillets ist das Karton-Billet-System eingeführt worden.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 14 807 Thlr. und ein Arbeiter-Krankenfonds mit einem Bestande von 4 751 Thlrn. ult. 1871.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Von den im Bau begriffenen Linien wurde die 7,7 Meilen lange Strecke Komotau-Weipert am 12. Mai 1872 für den Güter- und am 1. August für den Personen- und Gepäck-Verkehr und die 2,7 Meilen lange Strecke (Prag) Smichow-Hostiwitz Anfang Juli für den Güter- und am 16. September 1872 für den Personen- und Gepäck-Verkehr dem Betriebe übergeben. Die Verbindungsbahn Wejhybka-Duby (1,0 M.) befindet sich seit 1. März 1872 für den Güterverkehr im Betriebe, auch sind noch mehrere Industrie-Bahnen ausgebaut und dem Betriebe übergeben worden.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10b. Dies ist die von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzte Strecke der Kladno-Nucicer Erzbahn (siehe ad I dieses Berichts).

11. Wie ad I dieses Berichts mitgetheilt, beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt: 27,18 Meilen = 204,73 Kilometer im Personen- und 28,74 Meilen = 216,47 Kilometer im Güter-Verkehre.

76—85. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das Anlage-Kapital der älteren Linien einschließlich der Pferdebahn. Das Anlage-Kapital der neuen Linien ist, da die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen waren, nur summarisch bekannt; dasselbe beträgt 23 777 071 Thlr., wie in Kol. 85 angegeben.

86. Da das Anlage-Kapital der 1,71 Meilen langen Pferdebahn in den vorstehenden Summen (Kol. 85) mitenthalten ist, so mußten diesen Durchschnitts-Berechnungen 38,83 Meilen = 292,84 Kilometer zu Grunde gelegt werden.

Das Anlage-Kapital der älteren Linien (11,02 Meilen = 82,98 Kil.) beträgt 295 239 Thlr. pro Meile u. 39 128 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

88. Diese Summe wurde für Amortisation von Stamm-Actien verwendet.

97b, 99a, 101b, 103b, 116b, 117b, 118b, 154b, 155b, 194a u. 211. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt die im Personen-Verkehre benutzte Bahnlänge zu Grunde, welche im mittleren Jahresdurchschnitte 27,18 Meilen = 204,72 Kilometer beträgt. (Siehe ad I dieses Berichts.)

132b. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Steinkohlen und Braunkohlen verwendet. Das verbrauchte Quantum Braunkohlen (142 246 Ctr.) ist in Kol. 132b mitenthalten.

166. Dies ist die Anzahl der beförderten Militair-Personen, die übrigen zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen sind in den Kol. 162—165 mitenthalten.

230. Hierin sind auch die Ausgaben für die Wasserstations-Einrichtungen enthalten.

249. Ebenso hierin die Ausgaben für das Verschieben der Wagen ꝛc.

252. Desgl. hierin die Ausgaben für die Beleuchtung der Betriebslokale.

256. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Ausgaben für den Betrieb der Pferdebahn-Strecke und die Kosten der Inventar-Gegenstände.

264. Hierin sind auch die gezahlten Assecuranz-Prämien enthalten.

274b. Die hier aufgeführte Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet.

275. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Einkommen-, Erwerb-, Grund- und Gebäude-Steuern.

276. Diese Dividende ist nur auf das ältere Actien-Kapital von 2 464 000 Thlr. vertheilt. Die neu emittirten Actien und Prioritäts-Obligationen wurden aus dem Baufonds verzinst, in welchen auch der auf die neuen Linien entfallende Ueberschuß geflossen ist (siehe Kol. 279 der Tabellen).

290—299. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil das Bahngebiet sich erheblich verändert hat.

58. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet** umfaßt die am 2. Oktober 1871 dem Betriebe übergebene Linie von Bodenbach über Königswald, Rosenthal, Teplitz und Kosten nach Dux von 6,7 Oesterr. = ... 6,748 Preuß. Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit von 3 Monaten 1,687 „ „
welcher jedoch den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 154b, 155b, 156b, 157b, 194, 211, 222, 225a, 240, 266, 269 u. 272b nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Außerdem wurde noch die Kohlenbahn von Dux nach den Kohlenwerken der Dux-Bodenbacher Eisenbahn von 280 Wr. Klafter Länge dem Betriebe übergeben.

Im Bau begriffen befindet sich die im Mai 1870 concessionirte, 4,5 Meilen lange Strecke von Ossegg nach Komotau, welche zwischen Kosten und Dux von der Hauptbahn abzweigt, die Verbindungsbahnen in Bodenbach und Dux, sowie eine Anzahl Kohlenbahnen nach verschiedenen an der Bahn belegenen Kohlengruben.

II. **Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft.** Außer den Eisenbahnen gehören noch die früher Graf Waldsteinschen Kohlenwerke in Dux zum Eigenthum der Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich auf das ganze Unternehmen der Gesellschaft einschließlich der im Bau begriffenen Strecke von Ossegg nach Komotau.

161. Hierin sind auch die Einnahmen an Wagenmiethe aus der Zeit vor der Betriebs-Eröffnung der Strecke Dux-Bodenbach enthalten.

223. Außer der Wagenmiethe von 13 972 Thlr. enthält diese Summe auch das Reinerträgniß aus dem Betriebe der Kohlenbergwerke von 19 001 Thlr.

59. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn.

I. Den **Betrieb** der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn leitet die Verwaltung der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn gegen eine entsprechende Vergütigung.

Die Station Ueszög wird gemeinschaftlich mit der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn und die Station Barcs gemeinschaftlich mit der Oesterreichischen Südbahn benutzt.

Im Jahre 1871 wurde ein direkter Postzug zwischen Wien und Essegg eingeführt, welcher auf der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn zwischen Ueszög und Barcs verkehrte.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Herstellung der Bahn in General-Entreprise ausgeführt ist.

132b, 138 u. 139c. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Briquetten.

181a. Außerdem wurden noch 2 Leichen befördert.

256. Hierin ist die Entschädigung für die Mitbenutzung des Bahnhofes Barcs pro 1868, 1869 u. 1870 von zusammen 15 252 Thlr. und für die Mitbenutzung des Bahnhofes Ueszög von 2000 Thlr. enthalten.

274 u. 276. Außerdem hat der Staat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals 178 748 Thlr. zugeschossen.

60. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Die am 20. Dezember 1870 für den Güterverkehr eröffneten Strecke von Zloczow nach Tarnopol wurde am 1. August 1871 auch für den Personen-Verkehr und die Fortsetzung von Tarnopol bis zur Russischen Grenze bei Podwoloczyska am 4. Oktober 1871 für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet. Es umfaßte das Bahngebiet ult. 1871:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg-Krasne-Zloczow-Tarnopol-Grenze bei Podwolocysla . . . . . 71,10 Meilen,
2) die Flügelbahn Krasne-Brody . . . . . 5,60 „
3) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka . . . . . 0,61 „
b) Podleze-Niepolomice . . . . . 0,64 „

zusammen 77,95 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Tarnopol-Grenze bei Podwoloczyska . . . . . 72,69 „

Die Strecke Krakau-Debica mit den Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepolomice, sowie die damals im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow sind vom Staate für die Summe von 9 761 445 Thlrn. (in Kol. 85 mitenthalten) übernommen worden, welche Summe ult. 1871 bezahlt ist.

II. **Neue Bahnlinien.** Mit dem Bau der Verbindungsbahn von Brody bis zur Russischen Grenze bei Radziwilow wurde im Jahre 1871 begonnen. Der Bau einer Linie von Lemberg bis an die Reichsgrenze bei Netreba (Tomaszow) ist projektirt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

78a—82. Mit Rücksicht auf den noch nicht erfolgten Abschluß der Baurechnung kann eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel erst später erfolgen.

88. Von der hier aufgeführten Summe kommen 119 700 Thlr. auf amortisirte Stamm-Actien.

89. Außerdem ist Seitens der Staats-Regierung für das Bau-Kapital der Linie Lemberg-Brody-Podwoloczyska ein Reinerträgniß von 50 000 Fl. Oesterr. Währ. in Silber (33 333 Thlr.) pro Meile Bahnlänge garantirt.

96a u. b. Hierunter befinden sich 3 Salon-, 2 Kommissions- bez. 1 Hofwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

164. Von den hier aufgeführten sind 50 158 Personen zu einem ermäßigten Fahrpreise befördert worden.

169. Außerdem wurden noch 1525 Ctr. Militair-Effekten befördert.

174 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

11 303 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	105 772 Z.-Ctr. Thiere	in Binnenverkehre	befördert,
6 817 „ „ „	1 261 476 „ „	„ direkten Verkehre	aufgegeben,
21 558 „ „ „	42 983 „ „	„ „ „	angekommen,
zus. 39 678 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	1 410 231 Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 183a angegeben.	

181a u. c. u. 182a. Von den hier aufgeführten Equipagen, Fahrzeugen und Pferden sind 9 Equipagen, 97 Militair-Fahrzeuge 2c. und 613 Pferde (darunter 580 Militair-Pferde) mit Personenzügen befördert.

208. Hierin sind auch die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Equipagen, Fahrzeuge und Pferde enthalten.

Dieselben betragen: für Equipagen 99 Thlr., für Militair-Fahrzeuge 1585 Thlr., für Militair-Pferde 5093 Thlr. und für andere Pferde 287 Thlr.

272a. Das für die Linie Lemberg-Brody-Podwoloczyska garantirte Reinerträgniß (siehe Erläuterung zu Kol. 89) wurde im Jahre 1871 nicht erzielt, die Staats-Regierung mußte vielmehr einen Zuschuß von 257 495 Thlrn. leisten. In den Kol. 274—280 ist daher eine Summe von 3 570 462 Thlrn. als verwendet nachgewiesen.

274b. Zur Amortisation der Stamm-Actien wurden 22 960 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten sind.

275. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die bezahlten Grund-, Gebäude-, Erwerb- und Einkommensteuern, sowie Coupon- und andere Stempel-Auslagen.

289. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1871 . . 72,69 Meilen, im Vorjahre 62,49 Meilen, mithin im Jahre 1871 mehr 10,20 Meilen.

61. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

Diese Bergwerke erfuhren im Jahre 1871 durch die erfolgte Freifahrung eines unter der Bezeichnung „Ignazi-Lehen" im Bergbuch eingetragenen neuen Kohlenwerkes eine Erweiterung. Auch wurden im Jahre 1871 mehrere Kohlenbahnen angelegt.

II. Die **Bahn-Anlagen** wurden durch mannigfache Reconstructions-Arbeiten verbessert und vergrößert, insbesondere die sämmtlichen 10 Stationen der alten Linie mit Telegraphen-Apparaten nach Morse'schem Systeme ausgerüstet und dem öffentlichen Verkehre übergeben.

III. **Industrielle Anlagen.** Mit Rücksicht auf den in Aussicht genommenen Neubau von Wagen für die im Bau begriffene neue Linie wurde die Grazer Werkstätte vergrößert.

IV. **Betriebsmittel.** In Folge des gestiegenen Verkehrs wurden 1 Lastzugs-Maschine nebst Tender, 1 Personenwagen II. Klasse, 6 dergl. III. Klasse und 6 dergl. IV. Klasse angeschafft, sowie 45 offene Lastwagen in der eigenen Werkstätte erbaut.

V. **Neue Bahnlinien.** Der Bau einer 6,7 Meilen langen Eisenbahn, welche von der Station Lieboch abzweigend über Groß-Florian, Deutschlandsberg und Schwanberg das Wieser Kohlenrevier mit der Landeshauptstadt Graz zu verbinden bestimmt ist, wurde in Angriff genommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

276. An dieser Dividende haben nur die emittirten Actien Theil genommen, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

63. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** verminderte sich im Jahre 1871 um die 2,61 Meilen lange Strecke Jedlesee-Stockerau, welche am 1. Juli 1871 durch Verkauf in den Besitz der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn überging. Demnächst umfaßte das Bahngebiet:

A. Die Kaiser Ferdinands Nordbahn und zwar:

1) die Hauptbahn von Wien über Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenberg, Prerau, Schönbrunn, Oderberg, Dziedітz und Trzebinia nach Krakau . . . . 54,41 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen a) von Floridsdorf nach Jedlesee . . . . 0,23 „
b) „ Gänserndorf nach Marchegg . . . . 2,42 „
c) „ Lundenburg nach Brünn . . . . 8,00 „
d) „ Prerau nach Olmütz . . . . 3,05 „
e) „ Schönbrunn nach Troppau . . . . 3,79 „
f) „ Oderberg bis zur preußischen Grenze bei Annaberg 0,56 Meilen, welche an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist,
g) von Dzieditz nach Bielitz . . . . 1,49 „
h) „ Trzebinia über Szczakowa nach der Grenze bei Myslowitz 3,53 „
und von Szczakowa nach der Grenze bei Granica . . . . . 0,25 „

zusammen 77,17 Meilen.

B. Die Mährisch-Schlesische Nordbahn und zwar:

a) die Hauptbahn von Brünn über Nezamislitz und Olmütz nach Sternberg . . . . . 15,32 Meilen,
b) die Zweigbahn Nezamislitz-Prerau . . . . 3,66 „

zusammen 18,98 Meilen.

Außerdem leitet die Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn den Betrieb der der K. K. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden, am 1. Januar 1871 dem Betriebe übergebenen Ostrau-Friedlander Eisenbahn gegen eine vertragsmäßig festgesetzte Vergütigung und unter Gestellung der sämmtlichen Betriebsmittel.

Auch hat dieselbe den Betrieb der Freiherr v. Rothschild'schen Montanbahn von Michalkowitz bis Orlau und Dombrau übernommen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) Geleise. Im Laufe des Jahres 1871 wurde das zweite Geleise auf der 1,32 Meilen langen

Strecke Weißkirchen-Pohl vollendet und dem Betriebe übergeben. Auf den Strecken Leipnik-Weißkirchen (1,73 Meilen) und Hullein-Prerau (1,99 Meilen) war dasselbe noch im Bau begriffen. Eine Vermehrung der Geleise fand statt in den Stationen Wien, Floridsdorf, Marchegg, Angern, Hohenau, Lundenburg, Bisenz, Tlumatschau, Prerau, Ostrau, Oderberg, Chybi, Dziedits, Krzeszowice, Gerspitz und auf der Montanbahn.

2) **Brücken.** In der doppelgeleisigen Strecke Schönbrunn-Ostrau erfolgte der Umbau der Oberbrücken. Es wurden statt der Eisenconstruction nach Neville's System schmiedeeiserne gerade Fachwerksträger angewendet.

Außer diesen größeren Objecten wurde noch bei vielen kleineren Brücken die Holz-Construction gegen schmiedeeiserne Träger ausgewechselt.

3) **Stationsbauten.** Die Erdarbeiten zur Vergrößerung des Wiener Güterbahnhofs wurden fortgesetzt und die Erdarbeiten zur Vergrößerung der Stationen Floridsdorf, Marchegg, Hohenau, Bisenz, Napagedl, Hullein, Ostrau, Dziedits und Krzeszowice ausgeführt; neue Empfangs-Gebäude wurden erbaut in Angern, Dürnkrut, Hohenau, Napagedl und Hullein; vergrößert wurden die Empfangs-Gebäude in Trzebinia und Krakau. In Oderberg wurde ein neues Beamten-Wohnhaus, in Marchegg ein gewöhnliches und in Ostrau ein rundes Heizhaus, letzteres für 25 Maschinen, erbaut.

4) **Telegraphen-Anlagen.** Im Jahre 1871 wurden 2 neue Telegraphen-Stationen errichtet, die Zahl der bestandenen dagegen durch den Verkauf der Stockerauer Flügelbahn um 3 vermindert, wovon eine für die Privat-Correspondenz nicht eröffnet war. Eine Station der Kaiser Ferdinands Nordbahn und eine Station der Mährisch-Schlesischen Nordbahn wurde für die Privat-Correspondenz geschlossen.

III. Ueber die **industriellen Anlagen** und die Kohlengruben der Kaiser Ferdinands Nordbahn sind in dem Jahrgange 1868 der Statistik S. 226 und 227 specielle Nachrichten enthalten.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungskasse für Bergwerks-Arbeiter, die sogenannte Bruderlade, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 202 266 Thlr. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Kaiser Ferdinands Nordbahn.**

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Wien-Ung.-Hradisch (18,19 M.), Prerau-Leipnik (1,93 M.) und Weißkirchen-Pohl-Oderberg (8,51 M.).

92, 97b, 99a, 101b, 103b, 105b, 112b, 115b, 116b, 118b u. 119b. Da der Betrieb der Ostrau-Friedlander Eisenbahn mit den Transportmitteln der Kaiser Ferdinands Nordbahn ausgeführt wird (siehe ad I dieses Berichts), so mußte diesen Durchschnitts-Berechnungen 77,17 + 4,42 = 81,59 Meilen oder 614,54 Kilometer zu Grunde gelegt werden.

125. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen haben die Lokomotiven 1343 Meilen auf der Wiener Verbindungsbahn, 8175 Meilen auf der Ostrauer, 3255 Meilen auf der Michalkowitzer u. 181 Meilen auf der Dombrawaer Kohlenbahn zurückgelegt.

151. Die Arbeitswagen haben auf der eigenen Bahn 493 912 und auf fremden Bahnen 50 258 Achsmeilen zurückgelegt, letztere sind bei Kol. 157a außer Ansatz geblieben.

172, 175 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind als Eilgüter:

176 Ctr. Equipagen und	1124 Ctr. Thiere im	Binnenverkehre	befördert,
54 „ „ „	162 „ „ „	direkten Verkehre	aufgegeben,
68 „ „ „	2968 „ „ „ „ „		angekommen und
— „ „ „	131 „ „ „	Durchgangs-Verkehre	befördert.

Als Frachtgüter (Kol. 175) sind dagegen

12 347 Ctr. Equipagen und	721 018 Ctr. Thiere im	Binnenverkehre	befördert,
11 517 „ „ „	374 429 „ „ „	direkten Verkehre	aufgegeben,
2 333 „ „ „	1688 567 „ „ „ „ „		angekommen und
361 „ „ „	32 222 „ „ „	Durchgangs-Verkehre	befördert.

Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 183a ebenfalls aufgeführt.

233. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind unter den correspondirenden Ausgaben Kol. 228—230 ꝛc. bereits enthalten.

252. Ebenso sind hierin die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale und Stationssignale enthalten.

272. Dem hier aufgeführten Ueberschusse von . . . . 10 133 532 Thlr.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere von . . . . 128 727 „
Diese . . . 10 262 259 Thlr.
nebst dem in Kol. 273 aufgeführten Bestande aus dem Vorjahre sind in den Kol. 274—280 als verwendet nachgewiesen.

274a. Zur Verzinsung der Anleihen waren erforderlich . . . . 659 119 Thlr.
Hiervon sind jedoch in Abzug zu bringen die eingegangenen Zinsen von den fruchtbringend angelegten Betriebs-Ueberschüssen mit . . . . 341 460 „
so daß nur noch die hier aufgeführten . . . . 317 659 Thlr.
zu zahlen waren.

289. Die Bahn-Betriebslänge hat sich gegen das Vorjahr um 2,61 Meilen verringert (siehe ad I dieses Berichts).

Mährisch-Schlesische Nordbahn.

172, 175 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind 74 Ctr. Thiere als Eilgut und als Frachtgut

504 Ctr. Equipagen und 5481 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
846 „ „ „ 7732 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
401 „ „ „ 57493 „ „ „ „ „ angekommen u.
— „ „ „ 4095 „ „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 183a ebenfalls aufgeführt.

274. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen waren 699 832 Thlr. und zur Amortisation derselben 6733 Thlr. erforderlich. Der disponible Ueberschuß von 201 004 Thlr. repräsentirt in Silber 166 615 Thlr., so daß die Staats-Regierung in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von 539 950 Thlr. zu leisten hatte.

289. Die Betriebs-Bahnlänge betrug im Jahre 1871 . . 18,98 Meilen, der mittlere Jahresdurchschnitt im Vorjahre 14,87 Meilen, mithin pro 1871 mehr 4,11 Meilen.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapital auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau in General-Entreprise von der Firma Gebrüder Klein ausgeführt ist.

91—114. Betriebsmittel besitzt die Bahn nicht, dieselben werden von der betriebsleitenden Verwaltung, der Kaiser Ferdinands Nordbahn, gestellt.

227—238 u. 241—256. Eine Spezifikation der Ausgaben für die Bahn- und die Transport-Verwaltung kann nicht ausgeführt werden, weil für die Betriebsleitung und die Unterhaltung der Bahn ein Pauschquantum gezahlt wird.

267. Diese Summe ist als Entschädigung für die Benutzung der Strecke von dem Bahnhofe Ostrau bis zum Abzweigungspunkte der Ostrau-Friedlander Bahn gezahlt worden.

63. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871:

1) die Hauptbahn von Wien über Tulln, Gmünd, Budweis und Strakonitz nach Pilsen von 46,01 Oesterr. = 46,34 Pr. Meilen,

2) die Flügelbahn von Gmünd über Tabor und Cercan-Pisely nach Prag von 24,5 Oesterr. = 24,67 „ „

zusammen 71,01 Pr. Meilen.

Von der Flügelbahn Gmünd-Prag wurde die 18,93 Oesterr. Meilen lange Strecke Gmünd-Cercan-Pisely am 3. September und die Fortsetzung bis Prag am 14. Dezember 1871 dem Betriebe übergeben; da aber die Strecke Gmünd-Cercan-Pisely bis zum 14. Dezember 1871 für Rechnung der Bau-Unternehmer betrieben wurde, so kommt für die ganze Flügelbahn Gmünd-Prag nur eine 18 tägige Betriebszeit in Betracht und es beträgt mit Rücksicht hierauf der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 47,54 „ „

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Pilsen nach Eger (13,9 Oesterr. Meilen) wurde am 28. Januar und die Zweigbahn von Absdorf nach Krems (4,16 Oesterr. Meilen) am 10. Januar 1872 dem Betriebe übergeben.

Im Bau begriffen waren die Prager Verbindungsbahnen (ca. 0,8 M.), concessionirt sind noch die Zweigbahnen von Budweis nach Wessely und von Absdorf nach Stockerau.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Krankenkasse der Bediensteten, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 6968 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75, 87 u. 89. Hier ist derjenige Theil des Anlage-Kapitals aufgeführt worden, welcher für den Bau der Strecken Wien-Pilsen und Gmünd-Prag verausgabt worden ist, auf welchen sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapital auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Unternehmern erbaut wird.

174 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind

4505 Ctr. Equipagen und 159 473 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
348 „ „ „ 13 115 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
698 „ „ „ 1 715 „ „ „ „ „ angekommen.
zus. 5551 Ctr. Equipagen und 174 303 Ctr. Thiere, wie in Kol. 183a angegeben.

181a u. 182a. Hiervon sind 5 Equipagen und 21 Pferde mit Personenzügen befördert worden.

272a, 274 u. 276. Der nach Abzug der Steuern ꝛc. und zur Erweiterung der Stationen verbliebene Ueberschuß von 1045 465 Thlr. repräsentirt in Silber . . . . 885 612 Thlr.
Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals waren erforderlich . . . . 1428 827 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . 543 215 „
zu leisten hatte.

275. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Grund-, Haus- und Gebäudesteuern, sowie Stempelgebühren.

289. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:
im Jahre 1871 . . 71,01 Meilen überhaupt und 47,54 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1870 . . 46,34 „ „ „ 41,32 „ „ „ „
im Jahre 1871 mehr 24,67 Meilen überhaupt und 6,22 Meilen in mittleren Jahresdurchschnitte.

64. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Das Unternehmen der Kaiserin Elisabeth-Bahn umfaßte ult. 1871:

A. Die Lokomotivbahnen und zwar:

1) die Hauptbahn a) von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . 42,35 Meilen,
woven die Strecke von Salzburg bis zur Grenze . . . . 0,75 „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen Betriebe verbleiben . . . . 41,60 „
b) die Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf . . . . 0,78 „
c) die Flügelbahn von Wels über Neumarkt bis zur Bayerischen Grenze bei Passau 10,52 Meilen
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau . . . . 0,21 „ 10,73 „

zusammen 53,11 Meilen;

2) die Neumarkt-Braunauer Eisenbahn von Neumarkt über Ried nach Braunau 7,87 Meilen
nebst der am 1. Juni 1871 eröffneten . . . . 0,16 „
langen Fortsetzung bis Simbach, zusammen . . . . 8,03 „
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke bis Simbach . . . . 7,83 Meilen;

3) die Stecke Budweis-Zartlesdorf-Summeran . . . . 8,42 „
von welcher die 6,57 Meilen lange Strecke Budweis-Zartlesdorf am 1. Januar für den Güter- und am 20. April 1871 für den Personen-Verkehr und die 1,85 Meilen lange Strecke Zartlesdorf-Summerau am 1. Dezember 1871 für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet wurde, der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt daher . . . . . 6,77 Meilen.

Ueberhaupt . . 69,56 Meilen.

4) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden . . . . 3,92 „

B. Die Pferdebahn von Linz bis Summerau . . . . 7,53 „
Bis zur Eröffnung der Strecke Zartlesdorf-Summerau (siehe ad 3 dieses Berichts) wurde der Pferdebetrieb bis Zartlesdorf ausgeführt, so daß für die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1871 eine mittlere Länge von 9,87 Meilen in Betracht kommt.

Der Bahnhof Simbach und die Strecke bis zur Landesgrenze zwischen Oesterreich und Bayern ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung erbaut und der Kaiserin Elisabeth-Bahn gegen Verzinsung des Bau-Kapitals für den Betrieb übergeben.

Außerdem hat die Kaiserin Elisabeth-Bahn den Betrieb der am 15. Juli 1871 eröffneten, dem Baurath Ritter v. Schwarz gehörenden Salzburg-Halleiner Bahn (2,458 Meilen) pachtweise übernommen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Anschlusse an die Lambach-Gmundener Bahn, vor der Einfahrt in den alten Gmundener Bahnhof bei Station Nr. 283 abzweigend, wurde eine Zweigbahn nach dem Gmundener See von 0,091 Meilen Länge erbaut, am Seeufer eine Station mit der Bezeichnung „Plateau" errichtet und am 24. September 1871 dem Betriebe übergeben.

An Stationsbauten von größerem Umfange kamen zur Ausführung: in Wien die Erbauung eines Gebäudes für Lackir-Arbeiten, eines Lokomotiv-Montirungs-Gebäudes, einer kleinen Reparatur-Werkstätte, eines Gebäudes für die Gasanstalt, sowie die Vergrößerung der Heizhäuser. Im Gmunden wurde ein Empfangs-Gebäude, hölzerne Salz-Verladehütten, sowie ein massives Wasser-Reservoir-Gebäude nebst Brunnen erbaut. Hölzerne Frachten-Magazine wurden errichtet: am Rangir-Bahnhofe in Penzing 3, in Preßbaum, Neu-Lengbach, Prinzersdorf, Loosdorf, Vöcklamarkt, Timmelkam und in Neumarkt je eins. Brückenwaagen wurden aufgestellt: in Neu-Lengbach, Böheimkirchen, Pöchlarn, St. Peter, Neu-Lambach, Frankenmarkt und Straßwalchen. In Hüttelbdorf wurde eine Veranda und eine hölzerne Wagenremise erbaut; in Neumarkt wurde das Empfangs-Gebäude vergrößert und ein Heizhaus für 4 Maschinen erbaut. In Ried wurde das Empfangs-Gebäude durch einen Anbau vergrößert, eine Veranda erbaut und Postlokale hergerichtet.

Auf der Bahnstrecke von Lambach nach Gmunden, in Attnang, Vöcklabruck, Haiding wurden zus. 8 Wächterhäuser erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 6 Personenzug-Lokomotiven nebst Tendern mit 2 gekuppelten Achsen, 10 Lastzug-Lokomotiven nebst Tendern mit 3 gekuppelten Achsen, 41 Personenwagen I. u. II. Kl., 15 Personenwagen III. Klasse, 20 Gepäck-, 182 offene und 763 bedeckte Güterwagen vermehrt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1871 mit einem Bestande von 20 965 Thlr. ab.

V. **Neue Bahnlinien.** Ende 1871 im Bau begriffen waren die 8,287 Meilen lange Strecke von Linz bis Summerau, die 2,691 Meilen langen Strecke von St. Valentin bis Gaisbach und die 2,338 Meilen lange Strecke von Hetzendorf bis zur Donaulände bei Albern.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **a) Hauptbahn.**

75. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital.

96c. Dies sind 4 Hofwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

125. Außerdem haben die Lokomotiven auf der Salzburg-Halleiner Bahn 2556 Nutzmeilen zurückgelegt.

132c u. 134c. Das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum beträgt, auf Braunkohlen reducirt, 609,06 Pfd.

181c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge und Geschütze.

272a. Dem hier aufgeführten Ueberschusse treten noch 26 137 Thlr. hinzu, welche als Reinertrag der Lambach-

Gmundener Zweigbahn verblieben sind, es sind daher in den Kol. 274 bis 280 als verwendet nachgewiesen 4 351 305 + 26 137 + 13834 = 4 391 276 Thlr.

274a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

b) **Neumarkt-Braunauer Eisenbahn.**

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da die Bahn von der Neumarkt-Braunauer Eisenbahn-Gesellschaft für die Summe von 6 400 000 Fl. Oesterr.-Währ = 4 266 667 Thlr. Seitens der Kaiserin Elisabeth-Bahn-Gesellschaft übernommen worden ist.

274a. Außerdem sind aus den Fonds der Hauptbahn und der Linz-Budweis'er Bahn 47 020 Thlr. zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen zugeschossen.

c) **Strecke Budweis-Summerau.**

75—87. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf die Bahnstrecken von Linz nach Budweis und von St. Valentin nach Wartberg, von welchen die Strecken von Linz bis Summerau im Umbau und von St. Valentin nach Wartberg im Bau begriffen sind. (Siehe ad IV. dieses Berichts.)

132c u. 134c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden theils Steinkohlen, theils Braunkohlen verwendet; das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum beträgt, auf Braunkohlen reducirt, 516,95 Pfd.

272. Die Ausgaben haben die Einnahmen um 15 037 Thlr. überschritten. Die Deckung dieses Betrages erfolgte aus dem Baufonds.

d) **Lambach-Gmundener Zweigbahn.**

14. Als Pferdebahn wurde die Strecke am 1. Mai 1836 und für Lokomotivbetrieb am 1. Mai 1855 eröffnet.

75 u. 87. Das concessionirte Anlage-Kapital ist bei der Hauptbahn aufgeführt.

Lambach-Gmundener und Pferdebahn.

76—84. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn in fertigem Zustande von der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft" übernommen worden ist.

85. Von der hier aufgeführten Summe kommen 3 635 567 Thlr. auf die Kosten des Ankaufs der früheren Linz-Budweis'er Pferdebahn und Lambach-Gmundener Zweigbahn und 116 974 Thlr. auf Vervollständigung der Bahn-Anlagen und Anschaffung von Betriebsmitteln für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

116—122. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil Notizen hierüber nicht vorhanden sind.

e) **Pferdebahn.**

11. Die Differenz zwischen der Bahnlänge und der Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte ist ad I B dieses Berichts aufgeklärt.

241. Hierin sind auch die Löhne der Kutscher und Transportknechte enthalten.

249. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	73 773	Thlr.
b) „ „ Kosten des Ankaufs neuer Pferde	9 491	„
c) „ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	1 762	„
d) „ Miethe für fremde Pferde	3 204	„
e) „ Miethe für Stallungen, Futterböden, Magazine rc.	3 718	„
f) „ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke	12 937	„
zusammen	104 885	Thlr.

272. Ein Ueberschuß wurde nicht erzielt, sondern es haben die Ausgaben die Einnahmen um 33 769 Thlr. überschritten, welche Summe aus dem Ueberschusse der Lambach-Gmundener Zweigbahn gedeckt wurde.

289—300. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1870 . . 10,23 Meilen, im Jahre 1871 dagegen 9,87 Meilen, mithin im Jahre 1871 weniger 0,36 Meilen.

Da mit dem Umbau der bisherigen Pferdebahnstrecke in eine Lokomotivbahn weiter vorgegangen wurde, so ist von einer Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre Abstand genommen, da eine solche Vergleichung doch zu unrichtigen Schlüssen Veranlassung geben könnte.

65. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, umfassend die Hauptbahn Kaschau-Abos-Oderberg und die Zweigbahn Abos-Eperies, standen ult. 1871 folgende Theilstrecken im Betriebe:

Oderberg-Teschen,	eröffnet am 1. Februar 1869	mit 4,07	Oesterr.	= 4,10	Preuß. Meilen,
Teschen-Sillein,	„ „ 8. Januar 1871	„ 8,93	„	= 8,99	„ „
Sillein-Poprad,	„ „ 8. Dezember 1871	„ 18,32	„	= 18,45	„ „
Poprad-Iglo,	„ „ 12. Dezember 1871	„ 3,49	„	= 3,51	„ „
Kaschau-Eperies,	„ „ 1. September 1870	„ 4,24	„	= 4,27	„ „
	zusammen	39,15	Oesterr.	= 39,42	Preuß. Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die im Laufe des Jahres 1871 eröffneten Strecken		18,45	„	= 18,58	„ „

Die 8,98 Oesterr. (9,04 Preuß.) Meilen lange Strecke Iglo-Abos wurde am 18. März 1872 dem Verkehre übergeben.

II. **Industrielle Anlagen.** Im Laufe des Jahres 1871 wurde zu Oderberg eine Filial-Reparatur-Werkstätte erbaut und eingerichtet. Der Bau der Haupt-Reparatur-Werkstätte in Ruttek, mit einem präliminirten Kostenaufwande von 200 000 Thlrn. wird im Frühjahre 1873 in Angriff genommen werden.

III. **Personen-Verkehr.** Im Jahre 1871 stand die Kaschau-Oderberger Bahn mit den Hauptstationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn, der Oesterreichischen Staats-E., der Ungarischen Staats-E. und der Theißbahn im direkten Personen-Verkehre.

Wegen der Nähe des Jodbades Roy wurde zwischen den Stationen Karwin und Teschen die Haltestelle Dorkau für den Personen-Verkehr eröffnet.

IV. **Güter-Verkehr.** Vom 1. Dezember 1871 ab wurde für den Lokalverkehr ein neuer allgemeiner Tarif und Spezial-Tarife für Kohlen und Coaks, Eisenerze, Holzkohlen in Wagenladungen und für Holz eingeführt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Pensions-Kasse der im Dienste der Gesellschaft dauernd Angestellten wurde noch ein Kranken-Unterstützungs-Fonds gegründet.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Die Stelle eines Verwaltungsraths-Mitgliedes ist im Jahre 1871 nicht besetzt gewesen.

14b. Die letzte Strecke wurde am 12. Dezember 1871 und die ganze Bahn am 18. März 1872 dem Betriebe übergeben.

75—87. Hier ist das für die ganze Bahn von 48,46 Meilen = 365,0 Kilometer verwendete Anlage-Kapital aufgeführt, obgleich dasselbe bis Ende 1871 noch nicht ganz verwendet war. Eine Trennung des Anlage-Kapitals nach den einzelnen Strecken ist nicht durchführbar, weil der Bau der Bahn in Entreprise von einer Bau-Unternehmung ausgeführt wird.

In Wirklichkeit war bis Ende 1871 die Summe von 28 178 433 Thlrn. verwendet, es würden also auf die ult. 1871 im Betriebe befindlichen Strecken 714 826 Thlr. pro Meile und 94 905 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge entfallen.

139d. Das außerordentlich ungünstige Verhältniß zwischen den Steinkohlen- und den Braunkohlen-Preisen beruht darin, daß die Braunkohlen vor der Eröffnung der ganzen Linie von einer sehr großen Entfernung auf die Strecke Kaschau-Eperies geschafft werden mußten, während für den Bedarf auf den anderen Strecken das Schlesische Steinkohlengebiet in nächster Nähe sich befindet.

272c. Der Berechnung dieses Procentsatzes ist das bis ult. 1871 wirklich verwendete Kapital von 28 178 433 Thlr. zu Grunde gelegt worden (siehe Erläuterung zu Kol. 75—87).

290—300. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil in beiden Jahren nur Theilstrecken im Betriebe gewesen sind.

66. Kronprinz Rudolf-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Strecken:

1) St. Valentin-Steyer-Weyer (Küpfern)	8,21	Meilen,
(die Strecke Weyer (Küpfern)-Rottenmann befand sich noch im Bau.)		
2) Rottenmann-St. Michael-Neumarkt-Launsdorf-St. Veit-Villach	30,80	"
3) Laibach-Laak-Jauerburg-Tarvis	13,57	"
4) die Zweigbahnen a) St. Michael-Leoben	1,57	"
b) Launsdorf-Möfel	3,23	"
c) St. Veit-Klagenfurt	2,35	"
zusammen	59,73	Meilen.
Außerdem hat die Verwaltung der Kronprinz Rudolf-Bahn den Betrieb der der Steyerischen Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörigen Bahn von Zeltweg nach Fohnsdorf von	1,03	"
und der der Hüttenberger Eisenwerks-Gesellschaft gehörigen Bahn von Möfel nach Hüttenberg von	0,65	"
pachtweise übernommen, es beträgt mithin die Gesammt-Betriebslänge	61,41	Meilen.

Die Bahn von Zeltweg nach Fohnsdorf wird nur für Kohlen-Transporte der Bahn-Eigenthümerin benutzt.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Neben dem Beamten-Pensionsfonds (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungs-Vereins-Kasse für die Beamten, Diener und Arbeiter der Gesellschaft, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 10 702 Thlr. abschloß.

III. **Neue Bahnlinien.** Von den im Bau begriffenen Strecken wurde die 11,25 Oesterr. Meilen lange Linie Weyer (Küpfern)-Rottenmann am 20. August 1872 und die 6,19 Oesterr. Meilen lange Flügelbahn Kleinreifling-Amstetten am 11. November 1872 dem Betriebe übergeben. Im Bau begriffen waren die Strecken Hieflau-Eisenerz (1,89 Meilen) und Villach-Tarvis (3,92 Meilen).

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Bei dieser Tariflänge ist die Kohlenbahn Zeltweg-Fohnsdorf außer Ansatz gelassen, weil für dieselbe eine eigene Abrechnung mit der Eigenthümerin stattfindet.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Herstellung der Bahn und die Lieferung der Betriebsmittel an Unternehmer vergeben ist und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

88. Außerdem sind noch 7600 Thlr. Actien amortisirt.

89. Das ganze verwendete Anlage-Kapital genießt eine Zins-Garantie des Staats.

115—123. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können aus dem in der Erläuterung zu Kol. 76—84 aufgeführten Grunde nicht angegeben werden.

274 u. 276. Zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals waren für das Jahr 1871 erforderlich	1 994 910 Thlr.,
der in Kol. 272a aufgeführte Ueberschuß von 232 364 Thlr. = 348 598 Fl. Oesterr.	
zu übertragen	1 994 910 Thlr.

übertragen 1994 910 Thlr.

Währung repräsentirt in Silber 288 957 Fl. = ... 192 638 „

so daß die Staats-Regierung in Folge der übernommenen Garantie . . . . 1802 272 Thlr. zuschießen mußte.

289. Die Betriebs-Bahnlänge in mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1871 . . 61,41 Meilen, im Vorjahre dagegen 47,76 Meilen, daher im Jahre 1871 mehr 13,65 Meilen. Neue Bahnstrecken wurden im Jahre 1871 nicht eröffnet.

67. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) die Linie von Lemberg über Stanislau nach Czernowitz von 34,88 Oesterr. = . 35,13 Preuß. Meilen,

2) die Linie von Czernowitz nach Suczawa von 11,81 Oesterr. = ... 11,89 „ „

3) die Rumänischen Linien und zwar:

a) die Hauptbahn von Suczawa über Verestie und Pascani nach Roman von 13,61 Oesterr. = ... 13,71 Preuß. Meilen,

b) die am 1. November 1871 dem Betriebe übergebene Zweigbahn von Verestie nach Botusani von 5,81 Oesterr. = . 5,86 „ „

c) die Flügelbahn von Pascani nach Jassy v. 9,97 Oesterr. = 10,17 „ „

zusammen . . . . 29,74 „ „

Ueberhaupt 76,76 Preuß. Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt der ad 3 aufgeführten Rumänischen Linien beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Verestie-Botusani . . . . 24,83 „ „

II. **Bahn-Anlagen.** Die Eisen-Constructionen über den Pruthfluß bei Czernowitz, den Dniester bei Jezupol und den Sereth bei Czerepkoutz wurden im Jahre 1871 vollendet, in Betrieb gesetzt und die bestandenen Holzbrücken abgetragen. Außerdem wurden 14 kleinere eiserne Brücken-Constructionen verstärkt.

Die Wasserstations-Anlagen in Czernowitz, Zablotow und Roman, sowie die Haltestellen Nepolokoutz und Ruda wurden vollendet und dem Verkehre übergeben.

Zwischen Hatna und Suczawa wurde ein Durchlaß erbaut.

In Halicz wurde ein neues Frachtenmagazin an Stelle des durch Brand zerstörten, in Suczawa 3 kleine Wohnhäuser und in Pascani 2 Arbeiter-Häuser, ein zweistöckiges Wohngebäude, eine Schule und Kirche erbaut.

Die Deckungs-Signale vor und hinter den Stationen wurden mit elektrischen Kontrol-Apparaten in Verbindung gebracht.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Rumänische L.

75. Außer dem hier aufgeführten Kapitale giebt die Fürstlich Rumänische Regierung einen Bauzuschuß von 10 667 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

Lemberg-Czernowitzer L.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Unternehmern in General-Entreprise ausgeführt ist.

88. Hierin sind auch 6667 Thlr. amortisirte Actien enthalten.

Rumänische L.

88. Ebenso befinden sich hierunter 1333 Thlr. amortisirte Actien.

Alle 3 Linien.

89. Der Oesterreichische Staat hat ein jährliches Reinerträgniß von 1000 000 Thlr. in Silber für die Linie Lemberg-Czernowitz und von 466 667 Thlr. in Silber für die Linie Czernowitz-Suczawa, der Rumänische Staat hat für die Linien in Rumänien ein jährliches Reinerträgniß von 17 250 Frcs. pro Kilometer Bahnlänge garantirt.

Lemberg-Czernowitzer und Rumänische L.

169. Außerdem sind noch 1 Equipage, 16 Pferde und 101 Ctr. Militair-Effekten auf der Lemberg-Czernowitzer Linie und 3 Equipagen sowie 18 Pferde auf der Rumänischen Linie mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben.

Alle 3 Linien.

174, 175 u. 178. In diesen Summen ist auch das Gewicht der im Güter-Verkehre beförderten Equipagen, Eisenbahn-Fahrzeuge und Thiere enthalten. Letzteres ist in Kol. 183 ebenfalls aufgeführt.

193. Hierbei sind die von den Thieren zurückgelegten Centnermeilen mitberücksichtigt.

Lemberg-Czernowitzer und Rumänische L.

208. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit dem Reisegepäck aufgegebenen Equipagen und Pferde enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 169.)

Lemberg-Czernowitzer L.

274 u. 276. Da aus dem Ueberschusse zur Verzinsung und Amortisation nur die Summe von 69 148 Thlr. disponibel war, so hat die Oesterreichische Staats-Regierung den fehlenden Betrag in Folge der übernommenen Garantie zuschießen müssen.

Czernowitzer-Suczawaer L.

268, 272 u. 274. Da die Ausgaben die Einnahmen um 176 128 Thlr. überschritten haben, ein Ueberschuß mithin nicht resultirte, so hatte die Staats-Regierung die zur Verzinsung des Anlage-Kapitals erforderliche Summe von 466 667 Thlr., sowie das Deficit in Folge der übernommenen Zins-Garantie zu decken.

Rumänische L.

268, 272, 274 u. 276. Ebenso hat die Rumänische Staats-Regierung das Deficit dieser Linie von 144 501 Thlr. (in Silber gerechnet 143 035 Thlr.), sowie die für die Betriebszeit entfallende Garantiequote von 860 147 Thlr., im Ganzen 1003 182 Thlr. zu decken gehabt.

290—300. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1870 einen Zeitraum von nur 110 Tagen umfaßten.

68. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1870 bis ult. November 1871.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** und das **Bahngebiet** ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 207 enthalten.

III. **Bahn-Anlagen.** Mit den Erweiterungen der Station Villany wurde im Jahre 1871 fortgefahren und dafür 32 776 Thlr. verausgabt. Diese Erweiterungsbauten, welche in Folge des Anschlusses der Alföld-Fiumaner Bahn nothwendig geworden sind, werden mit dieser Bahn gemeinschaftlich und gegen Tragung der Hälfte der Kosten ausgeführt.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 2 Lokomotiven und 4 Personenwagen IV. Klasse vermehrt.

V. **Verkehrs-Verbindungen.** Mit dem 1. Juli 1871 wurde ein direkter Postzug zwischen Wien und Essegg eingeführt, welcher auf der Mohacs-Fünfkirchener Bahn zwischen Ueszög und Villany verkehrte.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 52 enthalten ist.

Dagegen haben die Beamten der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn einen „Kranken-Unterstützungs-Verein" gebildet, welcher ult. 1871 mit einem Bestande von 2198 Thlrn. abschloß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75 u. 87. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben 2c.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1871 verwendete Kapital hier angegeben worden.

132b u. c, 138 u. 139c. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Briquetts.

274. Hier sind die Zins- und Amortisations-Beträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 85) gezahlt werden mußten.

350—369. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad VI dieses Berichts.

69. Oesterreichische Nordwestbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Jedlesee über Zellerndorf, Znaim, Iglau, Deutsch-Brod, Groß-Wossek und Nimburg nach Jungbunzlau	$45,_{330}$ Meilen,
2) die Flügelbahn von Deutsch-Brod über Hlinsko nach Pardubitz	$12,_{552}$ „
2) die Flügelbahn von Groß-Wossek über Chlumetz, Wostromer, Alt-Paka, Pelsdorf und Trautenau nach Parschnitz	$17,_{009}$ „
4) die Zweigbahnen a) von Wostromer nach Jitschin	$2,_{278}$ „
b) von Pelsdorf nach Hohenelbe	$0,_{577}$ „
c) von Trautenau nach Freiheit	$1,_{286}$ „
zusammen	$79,_{552}$ Meilen.

Hiervon wurden im Jahre 1871 dem Betriebe übergeben die Strecken: Iglau-Deutsch-Brod von $3,_{31}$ Meilen am 25. Januar, Iglau-Znaim von $12,_{99}$ Meilen am 23. April, Deutsch-Brod-Pardubitz von $12,_{13}$ Meilen und Wostromer-Pelsdorf von $6,_{35}$ Meilen am 1. Juni, Pelsdorf-Hohenelbe von $0,_{55}$ Meilen am 1. Oktober, Znaim-Stockerau von $9,_{62}$ Meilen am 1. November (an welchem Tage auch die Strecke Stockerau-Jedlesee von $1,_{65}$ Meilen in den Besitz der Oesterreichischen Nordwestbahn überging), Wostromer-Jitschin von $2,_{28}$ Meilen und Trautenau-Freiheit von $1,_{29}$ Meilen am 17. Dezember. (Die Betriebs-Eröffnungszeiten der übrigen Strecken sind in der Einleitung zur Statistik pro 1870 speciell angegeben.)

Die Staats-Zinsen-Garantie trat mit dem 1. Juni 1871 in Kraft, es beziehen sich daher die statistischen Notizen auf den Zeitraum

vom 1. Juni bis ult. Dezember 1871

und es beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt der in dieser Periode im Betriebe gewesenen Strecken $67,_{0}$ Meilen. Die im Bau begriffene Strecke Wien-Jedlesee von $0,_{72}$ Meilen wurde am 1. Juni 1872 für den Personen- und Eilgut-Verkehr und am 1. Juli für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet, die Strecke Zellerndorf-Sigmundsherberg (Horn) von $2,_{64}$ Meilen wurde am 1. Juli 1872 dem Betriebe übergeben.

II. **Industrielle Anlagen.** Reparatur-Werkstätten sind in Jedlesee, Iglau und Groß-Wossek angelegt, in welchen alle an den Betriebsmitteln vorkommenden Reparaturen ausgeführt werden. Kleinere Handwerkstätten befinden sich außerdem bei allen größeren Heizhäusern.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine

Kranken-Unterstützungs-Kasse für die Bediensteten der Gesellschaft, welche sich im Jahre 1871 constituirte und am Jahresschlusse mit einem Bestande von 3843 Thlrn. abschloß.

IV. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

96a. Außerdem sind noch 2 Inspektionswagen mit je 8 Sitzplätzen vorhanden.

115—123. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel konnten noch nicht angegeben werden, weil die Abrechnungen noch nicht abgeschlossen waren.

124—349. Die hier aufgeführten Betriebs-Resultate beziehen sich nur auf die 7 monatliche Periode vom 1. Juni bis ult. Dezember 1871, sie sind deshalb zur Unterscheidung von den, ein ganzes Jahr umfassenden Betriebs-Resultaten der übrigen Vereinsbahnen durch kleineren Zahlendruck dargestellt.

174 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind 7486 Ctr. im Binnen-Verkehre und 22 673 Ctr. im direkten und Durchgangs-Verkehre befördert worden.

205—269. Die Einnahmen, Ausgaben und der Ueberschuß, welche auf die am 1. November 1871 eröffnete Strecke Jedlesee-Znaim entfallen, sind hierin nicht enthalten, weil diese Strecke bis zur Vollendung der ganzen Section Znaim-Wien für Rechnung der Bau-Unternehmung betrieben wurde. Hierbei wird jedoch bemerkt, daß die auf dieser Strecke beförderten Personen, Güter 2c. in den Kol. 162—182 mitenthalten sind.

274a u. 276. Aus den Betriebs-Ueberschüssen des Jahres 1871 war ein Anlage-Kapital von 31 784 400 Thlrn. zu verzinsen. Der hierzu disponible Ueberschuß im Notenbetrage von 345 462 Thlrn. repräsentirt in Silber 300 402 Thlr., weshalb die Staatsregierung in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von 622 343 Thlrn. zu leisten hatte.

Die Verzinsung des übrigen Anlage-Kapitals erfolgte aus dem Baufonds.

70a. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Bahngebiet. Nach der mit dem 24. November 1870 erfolgten Vollendung des Ergänzungs-Netzes umfaßt das Bahngebiet der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft:

1) das alte Netz mit den Linien:

a) Bodenbach-Aussig-Kralup-Prag-Pardubitz-Böhm.-Trübau-Brünn	50,86	Meilen,
b) Böhm.-Trübau-Hohenstadt-Olmütz	11,58	"
c) Marchegg-Preßburg-Pest-Czegled-Szegedin-Valkany-Temesvar-Jassenova-Bazias	86,63	"
d) Valkany-Perjamos	6,04	"
e) Jassenova-Oravicza-Anina-Steyerdorf	9,06	"
f) Wien-Grammat-Neusiedl-Raab-Neu-Szöny	20,65	"

2) das Ergänzungs-Netz mit den Strecken:

a) Wien-Stadlau	1,51	"
b) Stadlau-Marchegg	4,53	"
c) Stadlau-Grußbach-Strelitz	17,83	"
d) Grußbach-Znaim	3,53	"
zusammen	212,01	Meilen.

II. Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft. Außer den soeben bezeichneten Eisenbahn-Linien besitzt die Gesellschaft noch verschiedene Berg- und Hüttenwerke, sowie Domainen in Böhmen und im Banate, die Maschinenfabrik und mehrere Gebäude in Wien. Auch hat dieselbe seit dem Juli 1859 zur Hebung des Verkehrs auf der Ungarischen Linie eine Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen den Uferstädten Bazias, Semlin, Belgrad und Widdin in einer Entfernung von 13,60 Meilen stromaufwärts und 21,15 Meilen stromabwärts mit 4 Dampf-, 17 eisernen Schlepp- und 42 sonstigen Schiffen in's Leben gerufen.

Der Werth betrug ult. 1871: für die Berg- und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken 16 417 015 Thlr. und für das Inventar derselben, Produkte, Fabrikate und Material-Vorräthe 3 858 099 Thlr.

III. Bahn-Anlagen. 1) Geleise. Im Jahre 1871 wurde das zweite Geleise erbaut auf den Strecken von Bodenbach bis Aussig, von Böhm.-Brod bis Porican und von Pecek bis Kolin in einer Ausdehnung von 5,19 Meilen; von Gran bis Köbölkut wurde der Bau desselben in Angriff genommen und in einer Länge von ca. 2 Meilen nahezu vollendet. Die Gesammtlänge der in den Stationen der nördlichen Linie im Jahre 1871 neugelegten Geleise beträgt 14 957 Klafter, außerdem wurden zur Verbindung der nächst den Stationen Kolin, Böhm.-Brod, Raudnitz und Theresienstadt liegenden industriellen Etablissements 1280 Klafter Zweiggeleise hergestellt. In den Stationen der südöstlichen Linie, insbesondere in Szegedin und Temesvar wurden ca. 6000 Klafter und in den Stationen der Wien-Neu-Szönyer Linie 547 Klftr. neue Geleise gelegt. Mit der Auswechselung schwächerer Schienen des alten Systems oder abgenutzter Schienen gegen neue des 21 pfündigen Systems wurde fortgefahren. Auf der nördlichen Linie erstreckte sich diese Auswechselung auf 33 787 Klafter oder 8,45 Meilen, auf der südöstlichen Linie auf 39 443 Klafter oder 9,86 Meilen, auf der Wien-Neu-Szönyer Linie auf 4830 Klafter oder 1,21 Meilen und auf der Bahn von Oravicza nach Steyerdorf auf 4143 Klafter oder 1,05 Meilen.

Zur Unterstützung des Baues der Ausstellungs-Gebäude ist eine Zweigbahn erbaut. Dieselbe beginnt unmittelbar vor der Stadlauer Brücke von dem von Wien nach Stadlau führenden Schienenstrange, geht bis zu den Bauplätzen des Ausstellungs-Gebäudes im Prater und ist zunächst für Materialien-Transporte, dann für den Transport der auszustellenden Gegenstände und schließlich für den Transport von Personen bestimmt.

Um in Wien, unabhängig von dem Lokal-Verkehre, eine direkte Verbindung zwischen der Nordbahn und der Abzweigungsstation Stadlau herzustellen, wurde der Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stadlau und Süssenbrunn begonnen. Diese auf gemeinsame Kosten mit der Nordbahn ausgeführte und beinahe vollendete Verbindung hat eine Länge von 2850 Klaftern.

2) **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Der Viadukt zur unmittelbaren Verbindung der Wiener mit der Bodenbacher Bahn wurde beendet und am 10. Oktober 1871 dem Betriebe übergeben. Dieses Objekt hat eine Gesammtlänge von 182 Klaftern, wovon 28 Klafter mit Eisen überbrückt sind, während der übrige Theil gewölbt ist. Die Auswechselung der Holzbrücken durch Eisen-Constructionen wurde bei 11 Objecten ausgeführt, während bei weiteren 13 Objekten diese Reconstruction begonnen wurde.

3) **Stationsbauten.** In Folge des Anschlusses der Dux-Bodenbacher und der Böhmischen Nordbahn in Bodenbach war eine bedeutende Erweiterung dieser Station nothwendig. Im Jahre 1871 wurden daselbst folgende Bauten vollendet: der Unterbau am westseitigen Bahnhofe für die neuen Geleise-Anlagen, eine Brücke von 39 Fuß Spannweite mit eiserner Fahrbahn für die Unterfahrt der Dux-Bodenbacher Bahn, ein großes Frachten-Magazin von 452□ Klftr. Lagerraum und 5216 Klftr. neue Geleise mit 49 Wechseln. In der Vollendung begriffen sind: ein zweites großes Frachten-Magazin, eine Lokomotiv-Drehscheibe, 4 Drehscheiben-Gruppen von je 14,84 Fuß Durchmesser, eine Rampe mit Schiebebühne und weitere neue Geleise-Anlagen. In Aussig wurde der Bahnkörper verbreitert. In Prag wurde ein Kohlen-Bahnhof mit den entsprechenden Geleisen, Drehscheiben und Verlade-Vorrichtungen angelegt und ein neues Kohlen-Depot erbaut. In Lieben wurden die Anlagen für eine Güter-Station begonnen. Zwischen Morawan und Pardubitz ist die neue Station Dasic für den Personen- und Güter-Verkehr eingerichtet und dem Betriebe übergeben. In Trübau ist die Wasserstations-Anlage vervollständigt, ein bedeckter Verlade-Perron und eine Drehscheibe von 38,5 Fuß Durchmesser hergestellt worden. In Brünn wurde eine Drehscheibe von 38,5 Fuß Durchmesser, eine Brückenwaage, sowie verschiedene Pflasterungs-Arbeiten und Kanäle ausgeführt. In Pest wurde die Vergrößerung der Werkstätte begonnen, das Gebäude für die Wagen-Montirung ist nahezu fertig geworden; mit dem Bau des Empfangs-Gebäudes wurde fortgefahren und die Erweiterung der Wasserstations-Anlage in Angriff genommen. In Waitzen ist ein neues Frachten-Magazin, die Einfriedigung der Station und die Verlegung einer Brückenwaage ausgeführt worden. In Szegedin ist die Verbindung der Wasser-Reservoirs auf dem Personen-Bahnhofe mit jenen des Maschinen-Bahnhofes, die Errichtung einer Ueberlade-Rampe und der Bau von 3 Wächterhäusern bewirkt worden.

Außerdem wurden in den Stationen Wartberg, Dioszeg, Sellye, Kecskemet, Nagy-Körös, Felegyhaza und Kistelek Getreideschuppen neu erbaut.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 9 Personenzug-Tendermaschinen, 21 Lastzugmaschinen mit Tendern, 10 Gepäck-, 357 bedeckte Lastwagen, 200 Kohlen- und 25 Hornviehwagen, sowie 6 Schneepflüge vermehrt.

V. **Betrieb.** Die Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat den **Betrieb** der Brünn-Rossitzer Eisenbahn am 1. Juli 1870 auf die Dauer von 10 Jahren übernommen.

Die Gebühren, welche für die auf der Brünn-Rossitzer Eisenbahn stattfindenden Transporte zu entrichten sind, werden durch die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft für Rechnung der Brünn-Rossitzer Eisenbahn eingehoben. Aus den Einnahmen werden vorerst die Betriebskosten gedeckt, welche der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit 15 Fl. Oesterr. Währ. = 10 Thlr. für jede auf der Brünn-Rossitzer Bahn sammt Zweigbahnen zurückgelegte Zugsmeile ohne Unterschied der Zugsgattung vergütet werden.

Die auf der Brünn-Rossitzer Bahn in Folge deren Einbeziehung in die Gesammtheit der Linien der Oesterreichischen-Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführten Bauten waren sehr bedeutend, namentlich wurde das zweite Geleise von Strelitz nach Brünn in einer Länge von 1,44 Meilen gelegt und die dadurch entstandenen Kosten vorschußweise veranslagt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Der Betrieb wurde eröffnet:

	streckenweise zuerst am	auf der ganzen Bahn am
auf der nördlichen Linie	24. August 1845.	8. April 1851.
„ „ südöstlichen Linie	16. Juli 1846.	20. Juli 1858.
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	13. September 1846.	11. August 1856.
„ dem Ergänzungs-Netze	15. September 1870.	24. November 1870.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahnen des alten Netzes im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

88. Die Actien unterliegen ebenfalls der Amortisation. Bis ult. 1870 waren 760 370 Thlr. amortisirt, welche Summe hierin mitenthalten ist.

91c. Hierunter befinden sich 4 zehnrädrige Berg-Lokomotiven.

122. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

160 u. 161. Der Betrag der Wagenmiethen kann nicht angegeben werden, weil dieselben nicht besonders gebucht sind. (Siehe auch Erläuterung zu Kol. 253 u. 254.)

167. Außerdem sind noch Personen mit 51 Extrazügen befördert worden, deren Anzahl ist aber nicht notirt.

169. Außerdem wurden noch 8915 Ctr. Militair-Effekten befördert.

174 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten.

181a u. 182. Die hier aufgeführten Equipagen und Pferde sind mit Personenzügen befördert worden. Die Stückzahl der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere wird nicht notirt, das Gewicht derselben ist in den Kol. 174 u. 178 mitenthalten.

189a. Diese Centnermeilen sind von den frachtfrei beförderten Betriebsdienst- und Baugütern zurückgelegt worden; die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern zurückgelegten Centnermeilen sind in Kol. 187c enthalten.

205e. Diese Summe enthält auch 17 112 Thlr. Einnahmen für die beförderten Extrazüge. (Siehe Erläuterung zu Kol. 167.)

208. Ebenso sind hierin die Einnahmen für die mit den Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde enthalten. Die Einnahmen für die beförderten 8915 Ctr. Militair-Effekten, 751 Fahrzeuge und 7015 Pferde haben 44 133 Thlr. betragen.

235. Die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie ist in Kol. 264 mitenthalten.

253 u. 254. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen vorweg in Abzug gebracht.

264. Hierin sind auch die Kosten der Erhaltung der Inventar-Gegenstände und die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie enthalten.

272a. Dem hier aufgeführten Ueberschusse von 15 441 884 Thlr. treten noch 1 556 544 Thlr. Reinertrag der Berg- und Hüttenwerke, der Domainen, Maschinenfabrik, Wiener Verbindungsbahn und an diversen Zinsen hinzu. Diese 16 998 428 Thlr. nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von 6 884 894 Thlrn. sind in den Kol. 274—280 als verwendet nachgewiesen.

274b. Zur Amortisation der Stamm-Aktien sind 63 067 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten sind.

350—369. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auch auf das „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft".

70b. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Betrieb.** Ueber die Betriebsleitung der Brünn-Rossitzer Eisenbahn Seitens der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft enthält der Jahrgang 1870 der Statistik S. 220 specielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1871 wurde das zweite Geleise auf der 1,44 Meilen langen Strecke von Brünn nach Strelitz ausgeführt. Zu diesem Zwecke wurden 22 Objekte mehr oder minder verbreitert und auf der ganzen Strecke ein vollständig neuer Unterbau hergestellt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die hier angegebene Tariflänge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn Seegen-Gottes-Zbeschau, welche nur zum Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten Beträge sind theilweise durch Vorschüsse gedeckt, welche die Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Höhe von 944 641 Thlrn. geleistet hat.

167. Außerdem sind noch Personen mit 5 Extrazügen befördert worden, deren Anzahl ist aber nicht notirt.

169. Außerdem wurden noch 1622 Ctr. Militair-Effekten befördert.

174a u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten

181a u. 182. Die hier aufgeführten Equipagen und Pferde sind mit Personenzügen befördert worden. Die Stückzahl der im Güterverkehr beförderten Equipagen und Thiere wird nicht notirt, das Gewicht derselben ist in den Kol. 174 und 178 mitenthalten.

189a. Diese Centnermeilen sind von den frachtfrei beförderten Betriebsdienst- und Baugütern zurückgelegt worden, die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern zurückgelegten Centnermeilen sind in den Kol. 187c enthalten.

194a u. 211. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

208. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit den Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde enthalten.

227—264. Der Betrieb der Brünn-Rossitzer Eisenbahn wird von der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft gegen eine Entschädigung von 15 Fl. = 10 Thlr. pro Zugsmeile ausgeführt, es kann deshalb eine Spezifikation der Ausgaben nicht stattfinden.

261. Von der hier aufgeführten Summe sind 841 Thlr. Feuer-Versicherungs-Prämie und 133 Thlr. Auslagen für Insertionen und Porti.

300. Die Prioritäts-Stamm-Actien erhielten im Jahre 1871 sechs Proc. Zinsen und 2 Proc. Dividende, zus. 8 Proc. und im Vorjahre 6 Proc. Zinsen.

71. Erste Siebenbürger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Arad über Piski nach Karlsburg von	27,99	Meilen,
b) die Zweigbahn von Piski nach Petroseny von	10,49	„
zusammen	38,48	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** In der Station Radna wurde ein viertes Geleise gelegt.

Der durch Hochwasser zerstörte Sibisaner Viadukt und die zerstörte Sebes-Inundations-Brücke wurden wieder hergestellt, die Thordas- und die beiden Zeilbrücken, welche theilweise zerstört waren, wurden reparirt. Die Kosten dieser Wiederherstellungen betrugen 108 262 Thlr.

In Piski wurden 10 Arbeiterhäuser mit Doppelwohnungen und in Karlsburg eine Kaserne zur Unterbringung des Zugpersonals erbaut.

III. **Betrieb.** Die durch Hochwasser zerstörte Objekte, der Sibisaner Viadukt und die Sebes-Inundations-Brücke, hatten eine Einstellung des Betriebes auf der Strecke Broos-Karlsburg zur Folge, welche am 7. Juli eintrat und am 21. August für den Personenverkehr und am 5. September für den Güterverkehr endete.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch ein Krankenfonds, welcher ult. 1871 mit einem Bestande von 11 456 Thlr. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

175 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind

3 301	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	66 869	Z.-Ctr. Thiere im	Binnenverkehre befördert,
1 321	„ „ „	68 691	„ „ „	directen Verkehre aufgegeben,
43 143	„ „ „	3 484	„ „ „ „ „	angekommen und
112	„ „ „	571	„ „ „	Durchgangs-Verkehre befördert;

zus. 47 877 Z.-Ctr. Fahrzeuge u. 139 615 Z.-Ctr. Thiere. Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 183a mitaufgeführt.

181c u. 182a. Von den hier aufgeführten Fahrzeugen und Pferden sind 59 Fahrzeuge und 422 Pferde mit Militairzügen und 4 Pferde mit Personenzügen befördert worden.

208. Hierin sind auch die Einnahmen für die in vorstehender Erläuterung aufgeführten, mit Personen- rc. Zügen beförderten 59 Fahrzeuge und 426 Pferde enthalten.

238. Von der hier aufgeführten Summe entfallen 107 120 Thlr. auf die Kosten, welche durch die Wiederherstellung des durch Elementar Ereignisse beschädigten Bahnkörpers entstanden sind.

274 u. 276. Da der Ueberschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht ausreichte, so hat die Staats-Regierung in Folge der übernommenen Zins-Garantie 996 727 Thlr. zuschießen müssen.

289. Im Jahre 1871 betrug die Betriebs-Bahnlänge 38,48 Meilen, im Vorjahre dagegen 31,33 Meilen, mithin im Jahre 1871 mehr 7,15 Meilen.

349. Der Personen-Verkehr war während 45 und der Güterverkehr während 60 Tagen auf der Strecke Broos-Karlsburg eingestellt. (Siehe ad III dieses Berichts.)

72. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. **Das Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

1) A. die Südbahn Wien-Triest . . . . 76,59 Meilen,
mit den Zweigbahnen a) Mödling-Laxenburg . . . . 0,61 „
b) Wiener-Neustadt-Oedenburg . . . . 4,24 „
c) Bruck-Leoben . . . . 2,21 „
d) von Nabresina bis Cormons . . . . 6,88 „
B. die Kärntner Linien a) Marburg-Klagenfurt-Villach . . . . 21,97 „
b) Villach-Franzensfeste, eröffnet am 20. November 1871 . . . . . 27,69 „
C. die Croatischen Linien a) Steinbrück-Agram-Sissek . . . . 16,77 „
b) Agram-Carlstadt . . . . 6,55 „
2) die Ungarischen Linien a) Oedenburg-Groß-Kanizsa . . . . 21,92 „
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen . . . . 43,91 „
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny . . . . 10,88 „
d) Keresztur (Kanizsa)-Barcs . . . . 9,47 „
3) die Tiroler Linien a) die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis
Innsbruck . . . . 10,04 Meilen,
von welcher die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . 0,29 „
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im eigenen
Betriebe verbleiben . . . . 9,75 „
b) die Brennerbahn von Innsbruck nach Botzen . . . . 16,73 „
c) die Südtiroler Bahn von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala . . . . 14,30 Meilen,
von welcher die Strecke von Ala bis zur Landesgrenze . . . . 0,71 „
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet, daher im
eigenen Betriebe verbleiben . . . . 13,59 „

Außer diesen . . . 289,75 Meilen

hat die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft den Betrieb der am 1. September 1871 eröffneten, einer Actien-Gesellschaft gehörenden Bahn von Wiener-Neustadt nach Grammat-Neusiedl von . . 4,53 „
pachtweise übernommen; die Gesammt-Betriebs-Länge beträgt mithin . . . . 294,28 Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Villach-Franzensfeste und Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedl ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . 266,68 „
berechnet.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Umbau der Bahnhöfe Wien, Graz und Steinamanger wurde im Jahre 1871 fortgesetzt. Ebenso wurden die Arbeiten des Triester Hafenbaues mit großem Eifer betrieben. Auf der Tiroler Linie wurde die Ausbesserung der im Juni 1870 durch Hochwasser entstandenen Schäden und die Ausführung der Schutzbauten, welche in Folge dieses Elementar-Ereignisses in der Strecke zwischen Innsbruck und der Brenner Höhe für nothwendig erkannt worden waren, fortgesetzt.

III. **Industrielle Anlagen.** Das Schienen-Walzwerk zu Graz lieferte im Jahre 1871 an ordinairen Eisenschienen 294 136 Ctr. und an Stahlschienen 88 922 Ctr., zusammen 383 058 Ctr.

Die für fremde Rechnung übernommenen Lieferungen sind vollzogen worden, neue Aufträge aber nicht angenommen, da die gesammte Leistungsfähigkeit des Walzwerkes für den eigenen Bedarf in Anspruch genommen ist.

In der Imprägirungs-Anstalt zu Salloch wurden 142 567 Mittel- und 21 736 Stoßschwellen imprägnirt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Strecke St. Peter-Fiume von 7,249 Meilen befand sich ult. 1871 noch im Bau. Projektirt sind die Linien Barcs-Essegg (15 Meilen) und Sissek-Novi (ca 7,5 Meilen).

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Wien-Frohnleiten, Graz-Karlsdorf, Spielfeld-Triest, Nabresina-Monfalcone, Keresztur-Kanizsa, Innsbruck-Matrei, Steinach-Brenner und Franzensfeste-Brixen.

75 u. 87. Das hier aufgeführte Kapital ist für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der in Venetien, in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien von 261,6 Oesterr. Meilen) concessionirt.

85. Diese 42 459 622 Thlr. repräsentiren den Kaufpreis der Südbahn, nach Abzug des Inventarwerthes der bei der Uebernahme vorhandenen Betriebsmittel und Vorräthe. Es beträgt mithin das für 290,04 Meilen verwendete Anlage-Kapital 188 246 128 Thlr.

87c. Unter den hier aufgeführten Anleihen befinden sich auch 66 280 199 Thlr. Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Ueber die Seitens der Staats-Regierung gewährleistete Zins-Garantie enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 200 specielle Mittheilungen.

168a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

172a, 174a, 175a, 176a u. 177a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

207a, 212a, 214a u. 215a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter aufgeführt, wogegen sich in den Kol.

207b, 212b, 214b u. 215 die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen und im Durchgangs-Verkehre beförderten Personen und Güter beziehen.

272a.

Dem Ueberschusse von		14 908 603 Thlr.
treten noch hinzu: der Ueberschuß aus dem Betriebe der Wiener Verbindungsbahn mit		11 757 „
die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen) Netzes mit		8 948 069 „
der Activ-Saldo der Contocorrent-Zinsen, Betriebsreste früherer Jahre ꝛc. von		540 618 „
die Zinsen von Kapitalien, welche in den im Bau begriffenen Linien engagirt sind, mit		159 923 „
sowie die außerordentliche Reserve des Vorjahres (Kol. 273) von		2 377 659 „
Von diesen		26 946 629 Thlr.
kommen in Abzug: die allgemeinen Kosten (excl. der Steuern) mit	850 405 Thlr.	
der Verlust bei'm Betriebe der Strecke Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedl von	154 „	
die Zinsen der nicht rückgekauften Actien der Linien nach Cusa, Cuneo und Stradella von	147 380 „	
der Verlust bei dem Betriebe der Linien fremder (Italienischer) Gesellschaften mit	118 926 „	
sowie der Passiv-Saldo des Conto: Wechselcours-Verluste mit	2 188 061 „	
zusammen		3 304 926 „
Es verbleiben		23 641 703 Thlr.
Das garantirte Erträgniß der Italienischen Linien wurde nicht erreicht, es blieben vielmehr vom Staate zu decken		940 776 „
Diese		24 582 479 Thlr.

sind in den Kol. 274—280 als verwendet nachgewiesen.

289. Im Jahre 1871 betrug die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte 266,88 Meilen, im Vorjahre dagegen 262,06 Meilen, mithin pro 1871 mehr 4,82 Meilen.

73. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Hauptbahn Pardubitz-Königgrätz-Josefstadt-Reichenberg	21,309 Meilen,
2) die Zweigbahn Josefstadt-Schwadowitz-Königshain-Liebau	8,741 „
zusammen	30,050 Meilen.

Von der Zweigbahn ist die Strecke von der Landesgrenze bis Liebau Eigenthum des Preußischen Staats, welcher den Betrieb der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn überlassen hat.

II. **Bahn-Anlagen.** Die in der Strecke Schwadowitz-Königshain belegenen, nach Schifffornschem Systeme erbauten vier eisernen Brücken wurden in Brücken mit eisernem Fachwerk umgebaut.

Die Station Opatowitz und die Haltestelle Tremesna wurden erweitert und zu Kreuzungs-Stationen eingerichtet, die Haltestelle Predmeritz wurde in eine Frachtenstation umgebaut. In Josefstadt wurde ein Kohlenschuppen erbaut, eine kleine Reparatur-Werkstätte angelegt und das Waaren-Magazin vergrößert, ebenso wurde das Waaren-Magazin in Pardubitz vergrößert und in Josefstadt und Reichenberg neue Schiebebühnen erbaut.

Von Alt-Paka bis Semil und von Turnau bis Reichenberg wurde eine electrische Glocken-Signal-Leitung in einer Ausdehnung von 7,10 Meilen hergestellt.

III. **Betriebsmittel.** Aus 2 bedeckten Lastwagen wurden Personenwagen IV. Klasse hergestellt, 6 Kohlenwagen wurden mit Dächern versehen und werden zu Kalktransporten verwendet. Neu angeschafft wurden 109 Kohlenwagen und 13 bedeckte Lastwagen.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungs-Kasse für die Beamten und Diener der Gesellschaft, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 6028 Thlrn. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Der Gesellschaft der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist die Concession für den Bau der Linien von Reichenberg bis zur Landesgrenze nächst Seidenberg und von Eisenbrod nach Tannwald ertheilt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

87c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

90b u. 251. Diese 80 702 Thlr. repräsentiren die Theilkosten für die neu angeschafften 200 Lastwagen und 2 complette Tender.

100a. Zur Beförderung der Postgüter sind 7 halbe Coupé's Personenwagen III. Klasse eingerichtet.

169. Außerdem wurden noch 1454 Ctr. Militair-Effekten befördert.

174 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind 9336 Ctr. im Binnenverkehre und 43 930 Ctr. im direkten und Durchgangs-Verkehre befördert worden.

276. Außerdem hat der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie 353 700 Thlr. (gegen 295 240 Thlr. im Vorjahre) zur Verzinsung der Stamm-Actien zugeschossen. Einschließlich dieser Summe sind für jede Stamm-Actie im Nominalbetrage von 140 Thlrn. 6 Thlr., also pro 100 = 4,29 Thlr. an Zinsen gezahlt.

300. Einschließlich des Staatszuschusses betrug die Verzinsung der Stamm-Actien 4,29 Proc. (siehe vorstehende Erläuterung).

74. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 211 näher beschrieben. Veränderungen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Hauptlinie wurde zwischen den Stationen Szerencs und Tisza-Lucz eine Haltestelle Namens „Harkany" eröffnet. Die im Vorjahre begonnene Auswechselung der alten Eisenschienen gegen Bessemer-Stahlschienen wurde fortgesetzt.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Pensionskasse (Kol. 350—369 der Tabellen) noch bestehende Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft schloß ult. 1871 mit einem Bestande von 33 427 Thlrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Die Strecke zwischen Zsolcza und Miskolcz von 0,56 Meilen ist nur insofern doppelgeleisig, als die von Debreczin nach Miskolcz und die von Miskolcz nach Kaschau führenden Geleise auf dieser Strecke parallel neben einander auf derselben Bahnkrone liegen.

76. Hierin sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

87c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

88. Ende 1871 waren amortisirt: 331 871 Thlr. Lotterie-Anleihen und 210 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

124i. Außerdem haben die Lokomotiven 10 Meilen auf fremden Bahnen und 11 041 Meilen im ungeheizten Zustande zurückgelegt.

125. Von fremden Lokomotiven sind auf der Theißbahn 2034 Nutzmeilen zurückgelegt.

129b. Zur Feuerung der Lokomotiven einschließlich des Reserve- und Rangirdienstes, sowie zur Heizung der Vorwärmer wurden Holz, Braun- und Schwarzkohlen verwendet. Verbraucht wurden 2729 Klafter Holz und 624 511 Ctr. Braun- und Schwarzkohlen. Die Kohlen sind nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 129b mitenthalten.

148a u. b. Hierin sind auch die Leistungen von 90 bedeckten Güterwagen enthalten, welche von der Ungarischen Nordostbahn geliehen sind. Diese Wagen haben auf der Theißbahn 119 833 und auf fremden Bahnen 93 262, zusammen 213 095 Achsmeilen zurückgelegt.

149. Die vorstehend erwähnten 213 095 Achsmeilen sind bei dieser Durchschnittsberechnung außer Ansatz geblieben.

151. Hierin sind auch die von den Arbeitswagen auf fremden Bahnen zurückgelegten 396 422 Achsmeilen enthalten. Dieselben sind bei Kol. 157a außer Berechnung gelassen.

153b. Ebenso sind hierin 138 110 Achsmeilen enthalten, welche die der Postverwaltung gehörenden Wagen zurückgelegt haben.

169. Hierin sind 863 Ctr. Militairgepäck enthalten.

175 u. 178. Ebenso enthalten diese Summen das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge u. Thiere.

Davon sind:	38 624	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	110 411	Z.-Ctr. Thiere	im Binnenverkehre befördert,
	16 112	„ „ „	910 898	„ „	„ direkten Verkehre aufgegeben,
	106 008	„ „ „	37 566	„ „	„ „ „ angekommen u.
	42 930	„ „ „	147 592	„ „	„ Durchgangs-Verkehre befördert.
zusammen	203 674	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	1 206 467	Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 183a u. b angegeben.

181a. Hiervon sind 2 Equipagen und 83 Militair-Fahrzeuge mit Personenzügen befördert worden.

182a. Ebenso hiervon 95 Luxus- und 2304 Militair-Pferde.

183a. Das Gewicht der in Kol. 182a mitaufgeführten 95 Luxus- und 2304 Militair-Pferde ist hierin nicht enthalten.

208. Dagegen sind hierin die Einnahmen für die vorerwähnten 863 Ctr. Militairgepäck, 2 Equipagen, 83 Militair-Fahrzeuge, 95 Luxus- und 2304 Militair-Pferde enthalten.

223 u. 224. Ebenso enthalten diese Summen die nach den Rechnungs-Normen der Theiß-Eisenbahn auch in Ein-

nahme zu stellende Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen im Betrage 52 237 Thlrn., welche in Kol. 275 wiederum als Ausgabe erscheinen.

235. Von der hier aufgeführten Summe sind 6000 Thlr. Feuerversicherungs-Prämie, 3907 Thlr. Grund- und 3168 Thlr. Haus- und Gebäudesteuer.

271. Einschließlich der Steuer (Kol. 275) würden die Ausgaben 48,79 Proc. der Einnahmen betragen haben.

275. Diese Summe repräsentirt die „Einkommen- und Erwerbsteuer" einschließlich der auch in Kol. 223 und 224 enthaltenen Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen.

75. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1871 wurden die Geleise-Anlagen in den Stationen Wrutitz, Balov und Münchengrätz erweitert, in den Stationen Stranow-Krnsko, Josefsthal und Turnau Brückenwaagen aufgestellt und in Swijan-Podol ein Frachten-Magazin erbaut.

II. Die **Betriebsmittel** wurden um 80 Güterwagen vermehrt, welche für Rechnung der im Bau begriffenen Linie Prag-Neratowitz angeschafft sind.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Neben dem Pensionsfonds (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch ein Kranken-Unterstützungsfonds für Beamte, Diener und Arbeiter. Derselbe hatte ult. 1870 einen Bestand von 3122 Thlr. Die Einnahmen während des Jahres 1871 betrugen 1996 Thlr., die Ausgaben 1111 Thlr., es verblieb mithin ult. 1871 ein Bestand von 4007 Thlrn.

IV. **Neue Bahnlinien.** Von der im Bau begriffenen Strecke Prag-Neratowitz wurde die 1,95 Meilen lange Theilstrecke Neratowitz-Czalowitz am 23. Oktober 1871 für den Güterverkehr eröffnet und bis ult. 1871 für Rechnung des Baufonds betrieben. Die Eröffnung der ganzen 4,44 Oesterr. = 4,50 Preuß. Meilen langen Strecke erfolgte am 28. Oktober 1872.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75, 85 u. 87. Das für die Strecke Prag-Neratowitz concessionirte Anlage-Kapital beträgt 2 330 300 Thlr., dasselbe besteht aus 1 000 000 Thlr. Stamm-Actien und 1 333 300 Thlr. Prioritäts-Obligationen. Bis ult. 1871 waren hiervon 1 981 657 Thlr. verwendet.

102a. Hiervon werden 2 Wagen auch zur Beförderung der Postgüter benutzt.

119a. Die Anschaffungskosten der à Conto der im Bau befindlichen Strecke Prag-Neratowitz angeschafften 180 Wagen sind hier nicht aufgeführt.

174 u. 178. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

8 473 Z.-Ctr. Fahrzeuge und	5 331 Z.-Ctr. Thiere im	Binnenverkehre	befördert,
352 „ „ „	3 600 „ „	„ directen Verkehre	aufgegeben,
5 275 „ „ „	5 446 „ „	„ „ „	angekommen u.
153 „ „ „	1 012 „ „	„ Durchgangs-Verkehre	befördert.

Zus. 14 253 Z.-Ctr. Fahrzeuge und 15 389 Z.-Ctr. Thiere. Die Fahrzeuge sowohl wie die Thiere sind in Kol. 181a u. b u. 182a u. b nochmals nach Stückzahl aufgeführt.

205e. Hierin sind 543 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

254. Die Entschädigungen im Güterverkehre werden nicht besonders gebucht, vielmehr von den Betriebs-Einnahmen in Abzug gebracht.

263. In dieser Summe ist auch die Miethe für das Direktions-Büreau enthalten.

76. Ungarische Nordost-Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Ungarischen Nordost-Eisenbahn, umfassend die Hauptbahn von Szerencs über Sator-Alja-Ujhely, Csap, Batyu und Kiralyhaza nach Marmaros-Szigeth und die Zweigbahnen von Kiralyhaza über Szathmar nach Debreczin, von Batyu nach Munkacs und von Sator-Alja-Ujhely über Legenye-Mihalyi nach Kaschau, wurden im Jahre 1871 dem Betriebe übergeben die Strecken:

1) von Debreczin nach Nagy-Karoly	von 9,17 Oesterr.	= 9,28 Preuß. Meilen	am 25. Juni 1871,	
2) von Nagy-Karoly nach Szathmar	„ 4,75 „	= 4,78 „ „	„ 25. September 1871	und
3) von Szerencs nach Sator-Alja-Ujhely	„ 5,99 „	= 6,03 „ „	„ 26. Oktober 1871.	
Zusammen	19,91 Oesterr.	= 20,04 Preuß. Meilen.		

Mit Rücksicht auf die Betriebszeiten dieser Strecken beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 7,17 „ „

derselbe konnte jedoch den Durchschnitts-Berechnungen „pro Meile Bahnlänge" nicht zu Grunde gelegt werden, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Von den im Bau begriffenen Strecken wurden im Jahre 1872 dem Betriebe übergeben: Sator-Alja-Ujhely-Legenye-Mihaly (2,11 Oesterr. M.) am 7. Januar, Szathmar-Bustyahaza (10,48 M.) am 16. Juni, Sator-Alja-Ujhely-Csap-Ungvar (8,32 M.) am 25. August, Csap-Kiralyhaza (11,05 M.) am 24. Oktober, Nyiregyhaza-Kis-Varda (5,37 M.) am 20. November, Bustyahaza-Marmaros-Szigeth (4,57 M.) und Batyu-Munkacs (3,45 M.) am 4. Dezember 1872.

II. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions-Kasse ist für die Diener und Arbeiter der Gesellschaft eine Kranken-Unterstützungs-Kasse gegründet.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14a. Die Betriebs-Eröffnungszeiten sind ad I dieses Berichts angegeben.

76—85. Das Anlage-Kapital der im Jahre 1871 eröffneten Strecken kann nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen waren. Der Bau der Bahnen erfolgt auf dem Wege der General-Entreprise.

274 u. 276. Es waren erforderlich: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 103 880 Thlr., zur Amortisation derselben 21 400 Thlr., zur Verzinsung der Stamm-Actien 69 253 Thlr., zusammen 194 533 Thlr.; da von dem Ueberschusse nur 22 591 Thlr. disponibel waren, so mußte die Ungarische Staats-Regierung den fehlenden Betrag von 171 942 Thlrn. in Folge der übernommenen Zins-Garantie zuschießen.

77. Ungarische Ostbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Ungarischen Ostbahn, umfassend die Hauptbahn Großwardein-Klausenburg-Kocsard-Tövis-Kl. Kopisch-Schäßburg-Kronstadt und die Zweigbahnen Kocsard-Maros-Vasarhely, Tövis-Karlsburg und Kl. Kopisch-Hermannstadt, waren ult. 1871 im Betriebe:

a) die am 7. September 1870 eröffnete Strecke Großwardein-Klausenburg (Kolozsvar) von 20,07 Oesterr. = 20,23 Preuß. Meilen.

b) die am 20. November 1871 eröffnete Strecke Karlsburg-Tövis-Kocsard-Maros-Vasarhely von 14,76 Oesterr. = ... 14,87 „ „

zusammen 35,10 Preuß. Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Karlsburg-M. Vasarhely . . . . 21,92 „ „

Von den im Bau begriffenen Strecken wurden dem Betriebe übergeben: Tövis-Mediasch (8,16 M.) am 16. Mai 1872, Mediasch-Schäßburg (5,15 M.) am 18. Juli 1872 und Kis Kapus (Klein Kopisch)-Hermannstadt (5,89 M.) am 11. Oktober 1872. Im Bau begriffen waren die Strecken Klausenburg (Kolozsvar)-Kocsard (das zur Verbindung der ad a u. b aufgeführten Strecken fehlende Stück) und Schäßburg-Kronstadt.

II. **Betriebsmittel.** Durch die im Jahre 1871 hinzugekommene Strecke Karlsburg-Maros-Vasarhely sind die Betriebsmittel um 12 Lokomotiven, 57 Personen-, 7 Post-, 16 Gepäckwagen, 171 offene, 150 bedeckte Güter- und 50 Arbeitswagen vermehrt worden.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 350—369 der Tabellen) besteht noch eine Kranken-Unterstützungs-Kasse für die Diener und Arbeiter, welche ult. 1871 mit einem Bestande von 2055 Thlr. abschloß und 1116 Mitglieder zählte.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen sind.

89. Seitens der Ungarischen Staats-Regierung ist ein jährliches Reinerträgniß von 47 350 Fl. = 31 567 Thlr. pro Meile Bahnlänge garantirt, wovon 31 167 Thlr. (46 750 Fl.) auf die Verzinsung und 400 Thlr. (600 Fl.) auf die Amortisation des Anlage-Kapitals entfallen.

241. Hierin sind auch die Besoldungen für das Personal des Verkehrs- und Zugförderungs-Dienstes enthalten.

252. Ebenso hierin die Kosten der Beleuchtung.

256. In dieser Summe sind auch die Miethen enthalten, welche für die Mitbenutzung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe in Großwardein und Karlsburg an die Theißbahn und an die erste Siebenbürger Bahn gezahlt wurden.

289—300. Mit Rücksicht darauf, daß in den Jahren 1870 u. 1871 nur Theilstrecken kurze Zeit im Betriebe gewesen sind, kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

78. Ungarische Westbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Ungarischen Westbahn, umfassend die Hauptbahn von Raab nach Graz und die Zweigbahn von Klein Zell nach Stuhlweißenburg (zus. 49,0 Oesterr. Meilen), wurde die Strecke von Raab über Klein Zell nach Steinamanger von 15,43 Oesterr. = ... 15,54 Preuß. Meilen am 1. Oktober 1871 dem Betriebe übergeben.

Mit Rücksicht auf die 3 monatliche Betriebszeit beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . 3,88 „ „ derselbe konnte jedoch den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 154b, 155b, 156b, 157b, 194, 211, 222, 225a, 240, 266 u. 269 nicht zu Grunde gelegt werden, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Steinamanger nach Gyanafalva (Jennersdorf) von 8,20 Oesterr. Meilen wurde am 1. September und die Strecke Stuhlweißenburg-Veszprim von 5,95 Oesterr. Meilen am 9. August 1872 dem Betriebe übergeben. Die übrigen Strecken befanden sich im Bau.

II. **Industrielle Anlagen.** Die Werkstätte in Steinamanger wurde ebenfalls am 1. Oktober 1871 eröffnet. Sie ist mit 29 Arbeitsmaschinen versehen und es sind ihr 14 Lokomotiven nebst Tender und 298 Wagen zur Reparatur zugewiesen gewesen. Im Jahre 1871 wurden durchschnittlich 16 Arbeiter beschäftigt, welche 830 Thlr. Lohn erhalten haben.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Da der größere Theil der Bahn noch im Bau begriffen war, so konnte eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel nicht stattfinden.

89. Für die auf Ungarischem Gebiete zu bauenden 40,5 Meilen der Ungarischen Westbahn hat die Königl. Ungarische Regierung ein jährliches Reinerträgniß von 36 400 Fl. Oesterr. Währung in Silber (24 267

Thlr.) pro Meile und die erforderliche Tilgungsquote, für den auf Steyerischem Gebiete liegenden Theil der Ungarischen Westbahn hat die K. K. Oesterreichische Regierung ein jährliches 5procentiges Reinerträgniß in Silber von dem Nominalkapitale von 719 800 Fl. Oesterr. Währ. pro Meile und die erforderliche Tilgungsquote derart garantirt, daß wenn das Reinerträgniß einer oder der anderen Strecke pro Meile den hierfür garantirten Betrag nicht erreichen sollte, die betreffende Regierung das Fehlende zu ergänzen verpflichtet ist.

Die Staatsgarantie beginnt für jede einzelne Strecke mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung.

175 u. 178. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere (in Kol. 181 und 182 nach Stückzahl aufgeführt). Davon sind 3 268 Z.-Ctr. Thiere und 353 Z.-Ctr. Fahrzeuge im Binnenverkehre befördert, 1043 Z.-Ctr. Thiere im direkten Verkehre aufgegeben und 47 Z.-Ctr. Thiere im direkten Verkehre angekommen.

214—220, 227—239 u. 241—257. Eine Spezifikation der Einnahmen und Ausgaben konnte nicht erfolgen, weil die Buchführung der Ungarischen Westbahn im Jahre 1871 noch nicht so organisirt war, um dieselben mit der erforderlichen Genauigkeit ausführen zu können.

274—276. Die zur Verzinsung des Anlage-Kapitals für die Periode vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1871 erforderlich gewesene Summe von 92 031 Thlr. und das bei'm Betriebe sich ergebende Defizit von 13 507 Thlr. sind von der Staatsregierung in Folge der übernommenen Garantie gedeckt worden.

C. Fremdländische Eisenbahnen.

79. Niederländische Staats-Eisenbahnen.

I. Ueber die **Verwaltung**, sowie über die **Eigenthums-** und **Pachtverhältnisse** der von der „Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staats-Eisenbahnen" übernommenen Linien sind in den Jahrgängen 1867 und 1869 der Statistik S. 204 bez. 260 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1871 folgende Linien:

A. **Die Niederländischen Staats-Eisenbahnen.**

1) die nördliche Linie Harlingen-Leeuwarden-Groningen-Winschoten-Nieuwe-Schans . . . . 16,86 Meilen,
2) die östliche Linie mit den Strecken:
   a) Arnheim-Zutphen-Deventer-Zwolle-Meppel-Heerenveen-Leeuwarden . . . . 22,47 „
   b) Meppel-Assen-Groningen . . . . 10,20 „
   c) Zutphen-Hengelo-Enschede-Glanerbeek . . . . 7,92 „
3) die südliche Linie mit den Strecken:
   a) Moerdyk-Breda-Tilburg-Boxtel-Eindhoven-Venlo-Roermond-Mastricht . . . . 26,34 „
   b) Venlo-Preußische Grenze . . . . 0,37 „
   c) Boxtel-Vught-Herzogenbusch-Hedel-Bommel-Waardenburg-Utrecht . . . . 8,00 „
   d) Roosendaal-Bergen op Zoom-Goes . . . . 6,57 „

zusammen 98,73 Meilen.

Die Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze von . . . . 0,37 „
(ad 3b aufgeführt) ist verpachtet, und zwar das südliche Geleise der Bergisch-Märkischen, das nördliche dagegen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Es verbleiben im eigenen Betriebe . . . 98,36 Meilen.

B. **Die Almelo-Salzbergener Privat-Eisenbahn**

von Almelo über Hengelo und Oldenzaal nach Salzbergen . . . . 7,37 „

C. **Die Lüttich-Limburger Privat-Eisenbahn**

von Eindhoven über Hasselt, Beverst, Bilsen, Tongres und Liers nach Lüttich, mit den Zweigbahnen von Bilsen nach Münsterbilsen und von Liers über Ans nach Flemalle . . . . 18,15 „

Die Gesammt-Betriebslänge beträgt . . . 123,88 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft noch bis zur Eröffnung der Linie von Moerdyk über Dordrecht nach Rotterdam eine Dampfschifffahrt zwischen diesen Plätzen unter direkter Verbindung mit ihren Zügen eingerichtet.

III. Ueber das **Betriebs-Kapital** der Gesellschaft ist das Nähere in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 236 mitgetheilt.

Veränderungen hiergegen sind in dem Jahre 1871 nicht vorgekommen.

IV. An **industriellen Anlagen** besitzt die Gesellschaft zwei Central-Werkstätten in Tilburg und Zwolle, in welchen alle vorkommenden großen Reparaturen und Erneuerungen ausgeführt werden. Kleinere Werkstätten bestehen noch in Mastricht, Boxtel, Venlo, Goes, Lüttich, Hengelo, Groningen und Zutphen.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 20 Lokomotiven, 10 Personenwagen, 12 Gepäckwagen, 327 bedeckte und 146 offene Güterwagen, sowie 6 Paar Wagen zum Holztransport vermehrt. Drei Personenwagen II. Klasse wurden in Wagen I. u. II. Klasse umgebaut, 2 Personenwagen III. Klasse wurden mit je einem Postcoupé versehen und 20 Plateauwagen wurden zu Steinkohlen-Transporten eingerichtet.

Außerdem waren noch 47 Personenwagen, 30 Gepäck-, 175 offene Güterwagen und 100 offene Wagen zu Vieh-Transporten in Bestellung gegeben, welche im Anfange des Jahres 1872 geliefert wurden.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Von der Bahnlänge ist die verpachtete Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze doppelgeleisig.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahngruppen sind in dem Jahrgange 1870 der Statistik S. 236 speziell angegeben.

76—86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Niederländischen Staats-Eisenbahnen in einer Ausdehnung von 98,73 Meilen.

Das Anlage-Kapital der 7,37 Meilen langen Almelo-Salzbergener Eisenbahn ist nur summarisch bekannt und beträgt 1 703 482 Thlr.

Dagegen kann das für die Lüttich-Limburger Eisenbahn verwendete Anlage-Kapital nicht angegeben werden, weil der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen die betreffenden Notizen nicht zu Gebote stehen.

80 u. 83. Die Signal-Vorrichtungen hat die Betriebs-Gesellschaft hergestellt, welche auch die Betriebsmittel angeschafft hat.

150. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen konnte nur annähernd ermittelt werden, weil die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt sind.

170b. Gepäck-Freigewicht wird nur in einzelnen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

172—175. Wegen der großen Verschiedenheit in der Tarifirung (für einzelne Artikel liegt die Deutsche, für andere die Belgische Basis zu Grunde) kann das Quantum der beförderten Eilgüter 2c. nicht angegeben werden.

181 u. 182. Der Frachtberechnung für den Transport von Equipagen und Thieren liegt auf einigen Strecken die Stückzahl, auf anderen Strecken die Wagenladung zu Grunde. Die Gesammtzahl der zur Beförderung gelangten Equipagen und Thiere wird nicht notirt.

215a. Die besonderen Einrichtungen der Buchführung gestatten eine specielle Notirung der Einnahmen für die verschiedenen Güterklassen nicht.

279. Diese 883 700 Thlr. erhielten folgende Verwendung:

a) zur Zahlung des vertragsmäßigen Antheils des Niederländischen Staats	453 581	Thlr.
b) Pacht der Almelo-Salzbergener Bahn	57 057	"
c) " " Lüttich-Limburger Bahn	277 510	"
d) für Benutzung der Stationen Flemalle	2 700	"
und Eindhoven	857	"
e) zur Abschreibung von Betriebs-Einrichtungskosten	33 323	"
vom Betriebsmittel-Conto	9 966	"
f) " Tantième	28 682	"
g) zu Kosten des Wassertransports zwischen Rotterdam und Moerdyk	11 052	"
h) zu Kosten der Verlegung der Central-Büreaus vom Haag nach Utrecht	7 092	"
i) Beitrag zur Kranken- und Unterstützungskasse	1 600	"
k) zu sonstigen Ausgaben	280	"
zusammen	883 700	Thlr.

350—369. Eine Pensionskasse war ult. 1871 noch nicht gegründet. Die in den Kol. 351—369 aufgeführten Notizen beziehen sich nur auf eine Kranken- und Unterstützungs-Kasse.

80. Grand Central Belge Eisenbahn.

I. **Verwaltung**. Die „Grand Central Belge" Eisenbahn-Gesellschaft ist aus der Verschmelzung der Gesellschaften der Belgischen Ostbahnen (Est Belge), der „Entre Sambre et Meuse" Bahnen, der Antwerpen-Rotterdamer und der Aachen-Mastrichter Gesellschaften hervorgegangen.

Ueber das Verhältniß der einzelnen Gesellschaften zu einander und zu der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft, sowie über die Organisation der Verwaltung der Grand Central Belge Eisenbahn enthält der Jahrgang 1869 der Statistik S. 262 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt folgende Strecken:

1) von Moerdyk über Roozendaal und Antwerpen nach Aerschot	101,396	Kilometer,
und von Roozendaal nach Breda	23,000	"
2) von Louvain (Löwen) über Ottignies, Lodelinsart, Marcinelle und Wallcourt nach Vireux	127,786	"
mit den Zweigbahnen a) von Lodelinsart nach Givet	57,887	"
b) " Marcinelle " Charleroi	1,171	"
c) " Walcourt " Morialmé	11,841	"
d) " Rossignol " Florennes (Sambre et Meuse)	9,915	"
e) " Froimont " Philippeville	4,546	"
f) " Mariembourg nach Couvin	5,466	"
3) von Turnhout nach Tilburg	31,130	"
4) " Aerschot über Hasselt nach Aachen	103,630	"
und von Hasselt nach Landen	28,000	"
Diesen	505,768	Kilometern

übertragen 505,768 Kilometer

treten noch hinzu die gepachteten Strecken von Aerschot nach Louvain (Löwen) von . . . . 15,258 „

„ „ „ Herenthals von . . . . . 22,240 „

ferner die Verbindung zwischen Rotterdam und Moerdyk, welche während des Baues dieser Strecke per Schiff erfolgt, von . . . . 37,000 „

Auf diesen . . . 580,266 Kilometern

= 77,04 Meilen Eisenbahn- und Dampfschifflinien findet Personen- u. Güterverkehr statt.

Außerdem sind noch folgende Zweigbahnen vorhanden, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:

	Kilom.		Kilom.
a) von Antwerpen Personenstation bis Antwerpen Güterstation . .	2,500	f) von Embranchement des Ardinoises	1,780
b) „ Louvain Station bis Louvain Hafen	1,628	g) „ Embranchement des Rivages	1,565
c) „ Lodelinsart nach Jumet . .	3,786	h) „ der Sambre nach Marchiennes	1,586
d) „ Embranchement de Dampremy	0,766	i) „ Berzée nach Laneffe . . .	4,188
e) „ Charleroi (obere Stadt) nach Gilly	2,251	k) „ Morialmé (Straße) nach Morialmé (Gruben)	1,239
		l) „ Moralimé (Gruben) nach Morialmé (Abzweigung) . . .	0,607

zusammen . . . 21,896 „

Ueberhaupt 602,162 Kilometer

= 79,94 Meilen à 7532 Meter. Außerdem benutzt die Gesellschaft die 17,684 Kilometer lange Strecke von Herenthals nach Turnhout gemeinschaftlich mit der Lierre-Turnhouter Gesellschaft, deren Eigenthum sie ist.

Die Strecke von Löwen nach Herenthals und von Turnhout nach Tilburg sind Eigenthum der „Nord de la Belgique“ Eisenbahn-Gesellschaft, die erstere ist von der Gesellschaft „Est Belge“ gegen eine Miethe von 1866 Thlr. pro Kilometer, die letztere von der Grand Central Belge Gesellschaft für gemeinschaftliche Rechnung gegen eine Miethe von 1422 Thlr. pro Kilometer gepachtet.

III. An **industriellen Anlagen** besitzt die Gesellschaft eine Central-Werkstätte in Löwen und Filial-Werkstätten in Antwerpen, Moerdyk, Lodelinsart, Chatelineau, Walcourt, Aachen und Mastricht. In diesen Werkstätten werden alle vorkommenden Reparaturen und Erneuerungen ausgeführt, in der Central-Werkstätte zu Löwen auch Lokomotiven und Wagen erbaut.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

9 u. 11. Diese 4,91 Meilen repräsentiren die Länge der Flußverbindung zwischen Rotterdam und Moerdyk.

75. Es sind concessionirt:

der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft	7 300 080 Thlr.
„ Est Belge-Gesellschaft	11 036 373 „
„ Entre Sambre et Meuse-Gesellschaft	7 836 733 „
„ Aachen-Mastrichter Gesellschaft	5 550 000 „
zusammen	31 723 186 Thlr.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Gesellschaft sich nicht im Besitze der erforderlichen Materialien befindet.

85. Von der hier aufgeführten Summe sind seit der Verschmelzung der Bahnen (1. Juli 1864) durch die Grand Central Belge Gesellschaft 4 834 619 Thlr. verwendet und zwar:

für Arbeiten und verschiedene Kosten	1 172 305 Thlr.
„ Betriebs-Material und Mobilar	3 207 880 „
„ die Central-Werkstätte in Löwen	454 434 „

86. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegt eine Bahnlänge von 65,92 Meilen = 496,534 Kilometern zu Grunde, weil das Anlage-Kapital der Strecke Turnhout-Tilburg von 31,130 Kilometern nicht festgestellt ist.

115—119. Dies sind diejenigen Anschaffungskosten, welche die Grand Central Belge Gesellschaft seit der Verschmelzung der Bahnen gemacht hat; über die Kosten der früher angeschafften Betriebsmittel können keine Angaben gemacht werden, weil die erforderlichen Notizen fehlen.

122. Dies sind die Anschaffungskosten der Decken.

124i. Hierin sind 2967 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven auf fremden Bahnen zurückgelegt haben.

128. Dies ist die Anzahl der zum Anheizen verbrauchten Bündel, eine Reduction auf Klafter kann nicht stattfinden.

166. Hierin sind auch die auf Abonnements- und Retourbillets beförderten Personen enthalten.

185. Ebenso hierin die Anzahl Personenmeilen, welche die Personen zwischen Moerdyk und Rotterdam per Dampfschiff zurückgelegt haben.

194a, 211, 222, 225, 266, 269a u. 272b. Diesen Durchschnitts-Berechnungen liegen 77,04 Meilen = 580,266 Kilometer zu Grunde.

200. Die hier aufgeführten Telegraphen-Stationen sind Seitens des Grand Central Belge für Privat-Depeschen-Verkehr eingerichtet. Auf den übrigen Stationen befindet sich der Depeschen-Verkehr in den Händen des Staats.

227—264. Da die Buchführung des Grand Central Belge von derjenigen der meisten übrigen Vereinsbahnen verschieden ist, so waren Abweichungen bei den einzelnen Ausgabe-Positionen unvermeidlich, wegen deren auf die nachfolgenden Erläuterungen verwiesen wird.

227. Hierin sind die Löhne der Bahn- und Hülfs-Arbeiter enthalten. Siehe auch die Erläuterung zu Kol. 232.

231. Ebenso hierin die Kosten für die Ueberwachung des Telegraphendienstes.

232. Desgl. hierin die Kosten für Unterhaltung der Brücken und Durchlässe, der Signal-Apparate, Weichen, Kreuzungen und Böschungen.

235. Hiervon sind 6449 Thlr. Steuern und Feuerversicherungs-Prämien und 2005 Thlr. Saldo der Gewinn- und Verlust-Rechnung.

238. Hierin sind die Unterhaltungskosten der gemeinschaftlichen Stationen mitenthalten.

241. Ebenso hierin die Löhne der Stations-Arbeiter, sowie die Löhne, Entschädigungen, Cursus- und Ersparniß-Prämien der Lokomotivführer und Heizer.

242. Desgl. hierin die Kosten der Verwaltung des Brennmaterials.

246. Desgl. hierin die Kosten für die Revision der Wagen.

247. Desgl. hierin die Kosten für Heizung der Wagenzüge.

250d. Dies sind die Kosten der Unterhaltung und Neubeschaffung von Decken und die Reparaturkosten des fremden Betriebsmaterials.

252. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

256. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten des Schifffahrt-Dienstes zwischen Moerdyk und Rotterdam.

260. Hierin sind auch die Ausgaben des commerziellen Dienstes und dessen Agenturen und die Ausgaben des Magazin- und Depot-Dienstes enthalten.

274—280.

Dem in Kol. 272a. nachgewiesenen Ueberschusse von	1 879 251	Thlrn.
treten noch hinzu: an Wagenmiethen	61 793	"
sowie die Seitens des Belgischen Staats in Folge der übernommenen Garantien zuzuschießenden Zinsen von	38 507	"
Diese . . .	1 979 551	Thlr.
haben folgende Verwendung erhalten:		
zu Pächten und Steuern (excl. der in Kol. 235 aufgeführten Grundsteuer)	4 155	Thlr.
" Miethen für Bahnstrecken, Wege, Gebäude und Stationen fremder Verwaltungen (excl. der Pacht für die Tilburgsche Strecke von 44 274 Thlrn., welche in Kol. 267 aufgeführt ist)	25 516	"
" Schiffs- und Hafensteuern, sowie Bakengeld	445	"
" Zinsen, Disconto und Provisionen	39 148	"
fester Antheil der Gesellschaft Entre Sambre et Meuse	266 667	"
zu Kosten der Gesellschaft	9 334	"
" Gewinn-Antheilen des General-Direktors und der Beamten	21 391	"
Annuität der Central-Werkstätte in Löwen	16 565	"
zu diversen und unvorhergesehenen Ausgaben	5 466	"
Antheil der Gesellschaft Est Belge	518 671	"
Zinsen dieser Summe	4 296	"
zu Zinsen für die Obligationen III. Serie	35 065	"
der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft überwiesen:		
für die Bahn von Aachen nach Hasselt	173 334	"
für die Bahn von Hasselt nach Landen	34 925	"
der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft als Rest-Summe überwiesen	824 573	"
Summe wie oben	1 979 551	Thlr.

350—369. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, dagegen besteht eine „Beamten-Vorsichts- und Unterstützungskasse", welche ult. 1871 mit einem Bestande von 13 307 Thlr. abschloß.

81. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau der Bahn von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

182. Die beförderten Thiere werden nach Wagenladungen berechnet, weshalb die Anzahl nicht angegeben werden kann.

238 u. 241. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- 2c. Dienstes auf denselben mitenthalten.

82. Niederländische Central-Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

76—84 u. 115—123. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, auch können die Anschaffungskosten der Betriebsmittel nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft sich nicht im Besitze der erforderlichen Materialien befindet.

83. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1871 bis ult. April 1872.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecken:

von Amsterdam über Breukelen, Utrecht und Arnheim bis an die Preuß. Grenze bei Emmerich	14,66	Meilen,
von Breukelen nach Harmelen	1,19	„
von Utrecht über Gouda nach Rotterdam	7,04	„
und von Gouda nach Haag	3,38	„
zusammen	26,27	Meilen,
ferner die von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erbaute und gegen 5 Proc. des Anlage-Kapitals gepachtete Strecke von der Preuß. Grenze bis Emmerich	1,56	„
überhaupt	27,83	Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1871/72 wurde auf einer Strecke von 2,55 Meilen das zweite Geleise gelegt und in Abcoude ein neues Stationsgebäude erbaut.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 4 sechsrädrige Lokomotiven, 2 Tender-Lokomotiven, 2 Personen- und 168 Lastwagen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

77—84. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

96b. Dies ist ein Königl. Salonwagen, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

208. Dies sind Neben-Einnahmen aus dem Personen-Verkehre.

350—369. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungs-Kasse.

84a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Wiener Eisenbahn, sowie

II. über das **Bahngebiet** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber“ angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. werden nach Verhältniß der Länge der Bahnen mit 70 Proc. von der Warschau-Wiener und mit 30 Proc. von der Warschau-Bromberger Eisenbahn getragen.

V. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Im Jahre 1871 sind folgende Neben-Geleise auf den Stationen angelegt worden:

in Warschau	230	lfde. Saschenen,	in Petrikau	755	lfde. Saschenen,
„ Wlochy	102	„ „	„ Klomnice	319	„ „
„ Grodzisk	284	„ „	„ Poraj	511	„ „
„ Ruda-Guzow . . .	100	„ „	„ Dombrowa . . .	97,5	„ „
„ Skierniewice . . .	176	„ „	„ Sosnowice . . .	360	„ „
„ Koluszki	322	„ „	„ Granica	10	„ „
„ Rokiciny	511	„ „	zusammen	3777,5	lfde. Saschenen = 1,07 Meilen.

9,40 Meilen Hauptgeleis wurden mit Schienen des Profils I versehen, 8,86 Meilen erhielten hierbei neue eichene Schwellen und auf 9,11 Meilen wurde die vollständige 6 Zoll starke Kiesbettung unter den Schwellen hergestellt.

b) **Bauten an Brücken** ꝛc. Im Jahre 1871 wurden bedeutende Reparaturen an den Brücken, sowie der Umbau der Brücke auf Werst 56,67 ausgeführt. Auf der Lowiczer Strecke, bei der Brücke auf Werst 18,9, mußte der Landpfeiler durch bedeutende Steinpackung gesichert werden. Die gewölbten Brücken auf Werst 166 und 267 sind vollständig umgebaut. Auf mehreren anderen Brücken wurde der Bohlenbelag ausgewechselt.

Auf der I. u. III. Abtheilung der Warschau-Wiener Bahn wurde der Neubau von 107 massiven Wärterhäusern anstatt der bisherigen hölzernen in Angriff genommen.

c) **Stationsbauten.** Auf der Hauptstation Warschau wurde eine neue Viehrampe erbaut, das Dach über dem Wagen-Reparaturschuppen mit eisernen Bindern und dergl. Fenstern hergestellt, ein neuer Brunnen angelegt und eine neue Dampfmaschine in den Werkstätten aufgestellt.

In Station Skierniewice wurde eine Verlängerung des Wasserstations-Gebäudes von 16 Fuß Länge ausgeführt, worin 2 neue Wasserreservoirs und eine neue Dampfmaschine von 6 Pferdekräften aufgestellt wurde.

Der massive Lokomotivschuppen daselbst wurde um 4 Stände vergrößert, ein neuer Wagenschuppen hergestellt, ein Eiskeller erbaut, 500 Saschenen Terrain für Erweiterung des Kohlen-Lagerplatzes angekauft, dessen Umwährung hergestellt und ein altes Wärterhaus als Wohnung des Aufsehers umgebaut. In Station Petrikau wurde der Lokomotivschuppen um 8 Stände vergrößert und eine Umwährung für den Kohlenplatz hergestellt. In Station Gorzkowice wurde ein neues Wasserstations-Gebäude, daselbst und in Station Radomsk neue Getreideschuppen erbaut. In den Stationen Czenstochau und Granica wurden Einfriedigungen der Kohlenplätze hergestellt. In Station Myszkow wurde ein Getreideschuppen und in Station Dombrowa ein Gütermagazin erbaut. In Station Sosnowice wurde der Lokomotivschuppen um 10 Stände vergrößert und Fundamente für ein neues Familienhaus ausgeführt.

d) **Telegraphen-Anlagen.** Auf den Stationen der II. Betriebs-Inspektion wurde der Umbau der optischen Telegraphen zu Ende geführt und auf der ganzen Linie Haltesignale eingerichtet.

VI. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 8 Lokomotiven, 22 vierrädrige Personenwagen und 200 offene vierrädrige Güterwagen vermehrt.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Diese Summe enthält auch die Kapitals-Einlage des Gouvernements im Betrage von 4000 000 Rbl. Silber, für welche die Gesellschaft eine Rente zu zahlen hat.

84. Hierin ist auch die für die Ablösung der Gründer-Rente gezahlte Summe von 1 250 000 Rbl. Silber enthalten.

88. Die Actien unterliegen ebenfalls der Amortisation. Am Schlusse des Jahres 1871 waren amortisirt 804 100 Rbl. Silber Actien und 189 850 Rbl. Silber Obligationen.

96b. Von den hier aufgeführten Personenwagen werden 11 Stück auch als Postwagen benutzt.

96d. Außerdem sind noch 9 Salon- und 1 Küchenwagen vorhanden, welche auch bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

177a. Hierunter befinden sich auch die im gegenseitigen Verkehre mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn beförderten Güter.

234. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung sämmtlicher Betriebs- einschließlich der Wärterlokale.

274a. Hierin ist auch die Jahresrente des Staats von 250 000 Rbl. Silber und der zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen verwendete Betrag enthalten.

274b. Dagegen ist diese Summe zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

276. Die Dividende für das Jahr 1871 betrug 7,20 Rbl. Silber pro Actie, nach dem Emissionscours von 60 repräsentiren dieselben 12 Proc.

84b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Bromberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1871 nicht vorgekommen.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Zu den Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc., welche mit der Warschau-Wiener Bahn gemeinschaftlich ist, trägt die Warschau-Bromberger Eisenbahn 30 Proc. bei.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Zur Unterhaltung des Oberbaues wurden 18 590 neue kieferne, 10 266 neue eichene Schwellen und 5300 Schienen des Profils II ausgewechselt; bei Reconstruction von 3888 lfdn. Saschenen Geleise sind 3739 neue Schienen des Profils I verwendet. Auf den Stationen Pniewo und Alexandrowa sind zusammen 1866 lfde. Saschenen Neben-Geleise erbaut worden.

b) **Brücken.** Die zweite Hälfte der Brücke Nr. 29 und die Brücke Nr. 44 wurden umgebaut.

c) **Stationsbauten.** Auf der Station Alexandrowa wurde ein einstöckiges Familienhaus mit massivem Oeconomiegebäude erbaut und eine hölzerne Weichenwärter-Bude hergestellt. Außerdem ist ein hölzerner Anbau an das Wasserstations-Gebäude und eine Schmiede in den Werkstätten erbaut, die Uebernachtungs-Lokale in dem Werkstättengebäude wurden eingerichtet und das Parterre des Empfangshauses umgebaut. Außerdem wurden in mehreren Stationen die Brunnen vertieft und gereinigt.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1871 um 4 Lokomotiven, 10 vier- und 2 sechsrädrige Personenwagen vermehrt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

96b. Von den hier aufgeführten Personenwagen wurden 5 Stück auch als Postwagen benutzt.

177a. Hierunter befinden sich auch die im gegenseitigen Verkehre mit der Warschau-Wiener Eisenbahn beförderten Güter.

234. Dies sind die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebs- einschließlich der Wärterlokale.

274b u. 276. Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals waren 248 040 Rbl. Silber und zur Amortisation desselben 31 005 Rbl. Silber erforderlich. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von ca. 0,17 Proc. aus, weshalb das Gouvernement den an 4 Proc. fehlenden Betrag von 237 293 Rbl. S. und ½ Proc. = 31005 Rbl. S. zur Amortisation der Actien in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

300. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4 Proc. betragen.